

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SETOR DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA**

SIVALDO FORTESKI

A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA NO PARANÁ: INSTITUIÇÕES, REDES, FAMÍLIAS E ATORES NA GESTÃO DO GOVERNO JAIME LERNER (1995-2002)

CURITIBA

2014

Catálogo na publicação
Mariluci Zanela – CRB 9/1233
Biblioteca de Ciências Humanas e Educação - UFPR

Forteski, Sivaldo

A infraestrutura rodoviária no Paraná: instituições, redes, famílias e atores na Gestão do Governo Jaime Lerner (1995-2002) / Sivaldo Forteski – Curitiba, 2014.

210 f.

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Costa de Oliveira

Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Setor de Ciências Humanas da Universidade Federal do Paraná.

1. Sociologia. 2. Instituições e sociedades culturais - Paraná. 3. Ciência política. 4. Parentesco. 5. Redes sociais. I.Título.

CDD 320

SIVALDO FORTESKI

A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA NO PARANÁ: INSTITUIÇÕES, REDES, FAMÍLIAS E ATORES NA GESTÃO DO GOVERNO JAIME LERNER (1995-2002)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em Sociologia do Departamento de Ciências Sociais, Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Sociologia.

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Costa de Oliveira

CURITIBA

2014




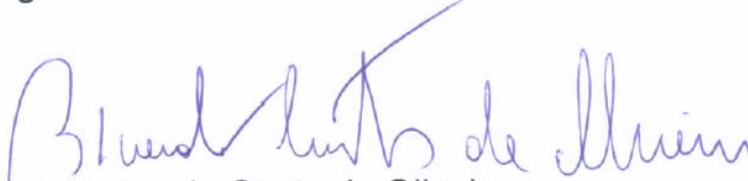
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SETOR DE CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA
Rua General Carneiro, 460 - 9º andar-sala 906 Fone e Fax: 3360-5173

PARECER

A banca examinadora, instituída pelo colegiado do Programa de Pós-Graduação em Sociologia, do Setor de Ciências Humanas da Universidade Federal do Paraná, após argüir o(a) candidato(a) **Sivaldo Forteski**, em relação ao seu trabalho de dissertação intitulado "A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA NO PARANÁ: INSTITUIÇÕES, REDES, FAMÍLIAS E ATORES NA GESTÃO DO GOVERNO JAIME LERNER (1995-2002)" é de parecer favorável à APROVAÇÃO do(a) acadêmico(a), habilitando-o(a) ao título de *Mestre* em Sociologia, linha de pesquisa linha de pesquisa "Instituições e Poder" da área de concentração em SOCIOLOGIA. Curitiba, 26 de junho de 2014.


Prof. Dr. Demian Castro


Prof. Dr. Igor Zanoni Constant Carneiro Leão


Prof. Dr. Ricardo Costa de Oliveira
Orientador e presidente da banca examinadora

AGRADECIMENTOS

Minha gratidão primeira é devida ao Programa de Pós Graduação em Sociologia da UFPR, coordenação, professores, secretaria. Um importante capítulo da minha vida acadêmica está sendo escrito com a relevante participação de vocês.

Agradeço os membros da banca avaliadora, não porque seja de praxe, mas porque foram realmente essenciais à construção desse trabalho. Não porque precisaram corrigir linhas, indicar autores e/ou orientar os caminhos, mas porque nessa relação foram além do “professorar”, agiram enquanto educadores que priorizam o processo educativo e não as formalidades de que o espaço acadêmico é impregnado. Professor Dr. Demian Castro a quem tive a honra de conhecer, o presente de ler seus escritos e refletir sobre suas importantes considerações – sua energia na fala é contagiante; Professor Dr. Igor Zanoni Constant Carneiro Leão - mostrou-se um exemplo de serenidade, ponderação, inteligência talhada pela experiência de anos dedicados ao estudo e compreensão deste Estado. Gratidão especial ao Professor Dr. Ricardo Costa de Oliveira, (membro da banca e orientador), grato pelo acolhimento no Programa, na linha de pesquisa. Apesar de todas as adversidades de tempo, de formação, escolheu meu projeto, investiu no meu trabalho. Pelo exemplo de professor, pesquisador, intelectual. Principalmente pela postura crítica, sensata.

À Equipe do Núcleo de Informática e Informações da Secretaria de Estado da Educação do Paraná – NII/SEED/PR, na pessoa do Professor Claudio Aparecido do Oliveira. Muitas foram as manhãs e tardes que me encontraram cansado, abatido, sem paciência. Mas principalmente, pela flexibilidade forçada em trocar minhas férias nos últimos anos, pela possibilidade de me ausentar durante as tardes e/ou manhãs que tinha aula na UFPR, ocupando minhas funções, compensando com vosso esforço a minha ausência.

À FAPI – Faculdades de Pinhais, pela oportunidade de exercer a importante tarefa de ser professor nesta casa. São doze anos de dedicação, de parceria, de estudo, de crescimento nesta IES. Direção, Coordenações, Equipe Administrativa, e, principalmente às turmas de Direito, Administração e Pedagogia, cada aluno/aluna com quem tive o privilégio de partilhar minhas angústias, minhas leituras, projetos.

Agradecimento especial à minha família, aquela de todos os dias, todas as horas, que moram comigo, vivem minhas angústias, compartilham momentos ímpares: Lurdes, Ana Flávia e Joaquim. É por vocês!

SUMÁRIO

LISTA DE TABELAS E FIGURAS.....	viii
RESUMO.....	ix
ABSTRACT.....	x
INTRODUÇÃO	11
1. FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES NO PARANÁ E A INSERÇÃO DO ESTADO NO PROJETO POLÍTICO-ECONÔMICO NACIONAL E MUNDIAL.....	17
1.1 A CONSTRUÇÃO DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES NO PARANÁ ATÉ OS ANOS SESSENTA.....	19
1.1.1 A criação do Departamento de Estradas e Rodagens do Paraná – DER/PR.....	29
1.1.2 Instituições do Desenvolvimento Paranaense e o impulso para o desenvolvimentismo autoritário.....	44
1.2 O DESENVOLVIMENTISMO AUTORITÁRIO DA DÉCADA DE 70 E OS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES	56
1.3 AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA NO PARANÁ ENTRE OS ANOS OITENTA E MEADOS DE 90.....	68
2. REDES COESAS E GRUPOS DE INTERESSE EM MEIO AO DESMANCHE DO APARATO DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA E SEUS DOMÍNIOS - O INÍCIO DA ATUAÇÃO DAS EMPRESAS CONCESSIONÁRIAS DE PEDÁGIO NO PARANÁ.....	76
2.1 O PROCESSO DE CONCESSÃO DAS RODOVIAS PARANAENSES ÀS EMPRESAS DE PEDÁGIO.....	86
2.1.1 Concessionária Caminhos do Paraná S/A.....	91
2.1.2 RODONORTE – Concessionária de Rodovias Integradas S/A.....	96
2.1.3 ECOCATARATAS - Rodovia das Cataratas S/A	100
2.1.4 ECOVIA Concessionária Ecovia Caminhos do Mar S/A.	110
2.1.5 ECONORTE-Empresa Concessionária de Rodovias do Norte S/A.....	118
2.1.6 VIAPAR-Rodovias Integradas do Paraná S/A.....	124
2.2 OS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA NO PERÍODO JAIME LERNER (1995-2002).	128
3. AS BIOGRAFIAS E A PROSOPOGRAFIA COMO FERRAMENTAS DE ANÁLISES SOCIOLÓGICAS: OS NEGÓCIOS PÚBLICO E PRIVADO E SUA ESTREITA RELAÇÃO COM AS INSTITUIÇÕES EM TEMPOS DE UMA AGENDA NEOLIBERAL	134
3.1 CONSTRUÇÃO PROSOPOGRÁFICA DOS SECRETÁRIOS DE TRANSPORTES E TÉCNICOS DO DER NO GOVERNO LERNER	141

3.2 ORIGEM SOCIOLÓGICA DA TECNOCRACIA RESPONSÁVEL PELA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES NO PARANÁ DO GOVERNO LERNER	173
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	180
5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	186
ANEXO 01 – RELAÇÃO DE SECRETÁRIOS ESTADUAIS DE OBRAS TRANSPORTES	193
ANEXO 02 – RELAÇÃO DE DIRETORES GERAIS DO DER.....	194
ANEXO 03 – LINHA DO TEMPO – DIRETORES TÉCNICOS	196
ANEXO 04 - PRINCIPAIS REALIZAÇÕES DA SECRETARIA DE OBRAS- DER. .	199
ANEXO 04 – RELAÇÃO DE EMPRESAS_ DADOS	207
ANEXO 06 – REDE DE RODOVIAS CONCESSIONADAS NO ESTADO DO PARANÁ	208
TABELA COM OS PRINCIPAIS TRECHOS DE CONCESSÃO NO PARANÁ.....	209
ANEXO 07 – LEGISLAÇÃO (LEIS, DECRETOS, RESOLUÇÕES)	211

LISTA DE TABELAS E FIGURAS

Figura 1 - Símbolo do Governo Álvaro Dias para o Transporte Rodoviário	72
Figura 2 - Trecho De Concessão Caminhos Do Paraná	92
Figura 3 - Controle Acionário da Caminhos do Paraná em Novembro/1997.....	93
Figura 4 - Controle Acionário da Caminhos do Paraná em Dezembro/1999.....	94
Figura 5 - Controle Acionário da Caminhos do Paraná em Jan/2013 - Atual	95
Figura 6 - Trecho De Concessão Rodonorte – Lote 05.....	96
Figura 7 - Controle Acionário da Rodonorte em Novembro de 1997.....	98
Figura 8 - Controle Acionário da RodoNorte a partir de Março de 2011 – Atual.	98
Figura 9 - Trecho de Concessão Ecocataratas	101
Figura 10 - Controle Acionário da Ecocataratas em Novembro/1997	102
Figura 11 - Controle Acionário da Ecocataratas em 10 De Dezembro/1997	103
Figura 12- Controle Acionário da Ecocataratas em 17 De Dezembro De 1997.	103
Figura 13 - Identificação de Aeronave - Banjet Táxi Aéreo	106
Figura 14 - Proprietários da Banjet Táxi Aéreo	107
Figura 15 - Nomeação de Oswaldo Borges da Costa Filho na CODEMIG	107
Figura 16 - Controle Acionário da Ecocataratas em Março/2013 – Atual.....	108
Figura 17 - Trecho de Concessão da Ecovia – Caminhos do Mar	110
Figura 18 - Controle Acionário da Ecovia em Outubro/1997	111
Figura 19 - Controle Acionário da Ecovia em Setembro/1998.	116
Figura 20 - Controle Acionário da Ecovia em 16/Out/2000.	116
Figura 21 - Controle Acionário da Ecovia em 17/Out/2000.	116
Figura 22 - Controle Acionário da Ecovia em Dezembro/2000.....	117
Figura 23 - Controle Acionário da Ecovia em Abril/2001.....	117
Figura 24 - Controle Acionário da Ecovia a partir de Abril De 2013 - Atual.....	118
Figura 25- Trecho De Concessão da Econorte – Lote 03.	119
Figura 26 - Controle Acionário da Econorte em Agosto/1997.	121
Figura 27 - Controle Acionário da Econorte em Dezembro/1997.....	122
Figura 28 - Controle Acionário da Econorte em Fevereiro/1998.	122
Figura 29 - Controle Acionário da Econorte em Dezembro/1998.....	123
Figura 30 - Controle Acionário da Econorte em Abril/2000.	123
Figura 31 - Controle Acionário da Econorte a partir de Nov/2007 - Atual.....	124
Figura 32 - Trechos de Concessão da Viapar – Lote 02.....	124
Figura 33 - Controle Acionário da Viapar em Outubro/1997.	125
Figura 34 - Controle Acionário da Viapar em Janeiro/1999.....	125
Figura 35 - Controle Acionário da Viapar em Março/1999.	126
Figura 36 - Controle Acionário da Viapar em Dezembro/1999.....	126
Figura 37- Controle Acionário da Viapar em Fevereiro/2000	126
Figura 38 - Controle Acionário da Viapar em Setembro/2000	127
Figura 39 - Controle Acionário da Viapar em Outubro/2001	127
Figura 40 - Controle Acionário da Viapar a partir de Jan/2013.- Atual.	128

RESUMO

Investigamos as Relações entre atores sociais e Instituições no caso da Infraestrutura rodoviária. Dialogamos com estas três variáveis fundamentais: “Onde?”; “Quem?” e, “O quê?” – ou seja: a instituição Departamento de Estradas e Rodagens do Paraná (DER/PR), seu contexto histórico, social, econômico e político. Os atores envolvidos nos processos decisórios, entre eles, diretores, coordenadores, supervisores, corpo técnico administrativo e as empresas prestadoras de serviços. Por último, as políticas desenvolvidas por essa unidade administrativa, as obras realizadas e as relações necessárias para a sua viabilização. Para tal, nos utilizaremos dos recursos prosopográficos para reconstruir as biografias coletivas dos principais atores, da análise de redes para estabelecer as devidas conexões. O recorte institucional do DER/PR e SETR se justifica por ser o principal local onde se colocam em prática os planos, projetos e intenções institucionais do setor.

Palavras-chave: Sociologia, Atores Sociais, Parentesco, Redes Sociais, Instituições.

ABSTRACT

We investigate relations between social actors and institutions in the case of road infrastructure. We dialogued with these three key variables: " Where? "; " Who? " and " What? " - in other words the institution Department of Roads and Carriageway of the Paraná (DRC /PR), its historical, social, economic and political context. The actors involved in decision making, including, directors, coordinators, supervisors, administrative staff and the service providers. Finally, the policies pursued by that administrative unit, the works carried out and the necessary conditions for their development relationships. To this end, we use the resources of prosopographic to rebuild the collective biographies of key actors, network analysis to establish the proper connections. The institutional cutout DRC / PR and SETR justified itself to be the main place where we put into practice the plans, intentions and institutional projects in the sector.

Keywords: Sociology, Social Actors, Relationship, Social Networks, Institutions.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho de pesquisa busca investigar e analisar sociologicamente quem são os principais atores envolvidos no processo decisório (Secretários de Estado de Transportes, os Diretores Gerais, Diretores de Obras, Diretores Técnicos, Diretores de Conservação e Diretores Administrativo-Financeiros do DER) e suas ações na direção e implementação de políticas de infraestrutura rodoviária no governo do Paraná durante as gestões consecutivas do governador Jaime Lerner (1995-2002).

A escolha pelo período em questão compreende uma fase da ideologia neoliberal na sua fase mais aguda e as ações encaminhadas pelo governo federal no sentido das privatizações de empresas públicas e estatais, terceirizações dos serviços públicos entre outras políticas de diminuição de gastos sociais, que também atingiram as duas outras esferas em nível municipal e estadual, onde o governo Jaime Lerner se posiciona, principalmente, devido aos seus dois mandatos consecutivos.

O Programa Nacional de Desestatização (PND), colocado em prática na “década neoliberal”, a partir do governo Collor, principalmente com a privatização das empresas siderúrgicas, de telecomunicações e posteriormente de energia elétrica que tinha como objetivo principal a atração de capital externo. No primeiro momento, Collor e Itamar avançaram na transferência de ativos públicos dos segmentos de insumos básicos (siderurgia, fertilizantes e petroquímica), na sequência, o governo de Fernando Henrique Cardoso levaria adiante essas ideias, principalmente nas áreas de transporte, mineração e telecomunicações (BIONDI, 2003)¹.

No Paraná, o discurso de reorganização das funções do Estado atinge o ponto mais alto com a ascensão do grupo político liderado pelo ex-prefeito de Curitiba e então governador – Jaime Lerner, no período de 1995-2002, alinhando a política paranaense à política nacional. Nas palavras de LIMA²,

Entre as medidas tomadas por este governo e que de certa forma caracterizam-se por serem de cunho liberal, merecem destaque a criação de inúmeras

¹ BIONDI, Aloysio. **O Brasil Privatizado**: Um balanço do desmonte do Estado. Editora Fundação Perseu Abramo: São Paulo, 2003.

² LIMA, Ederson Prestes Santos. **O neoliberalismo no Paraná: um resgate histórico**. Revista de História Regional, ano 11, n. 1. p. 109-124. 2006.

ras entidades não governamentais para cuidar de assuntos antes de responsabilidade de secretarias estaduais: Paraná Educação, Paraná Cidade, Paraná Turismo, entre outras. Além disso, ele também aprofundou o processo de venda de estatais, como a COPEL – Companhia Paranaense de energia elétrica (não efetivada); SANEPAR – Companhia de Saneamento do Paraná, (desfeita com a ascensão de Roberto Requião à chefia do Executivo estadual em 2003), bem como, do Banco do Estado – Banestado. (2006, p. 14).

Um dos destaques da “ação neoliberal”, nacional e regionalmente trata-se do Programa de Concessão de Rodovias à iniciativa privada, como é possível conferir:

O ESTADO DO PARANÁ, [...], decidiu, atendendo ao interesse público e mediante licitação, outorgar concessão de obra pública, pelo prazo de 24 (vinte e quatro anos), para a recuperação, o melhoramento, a manutenção, a conservação, a operação e a exploração do LOTE [...] do PROGRAMA DE CONCESSÃO DE RODOVIAS NO ESTADO DO PARANÁ [...] do Edital de Concorrência Internacional 004/96 – DER, mediante cobrança de pedágio (PARANÁ, 1997, p. 3)³.

As políticas públicas, inclusive as de infraestrutura, não são implementadas sem interesses de grupos específicos. Ao contrário, são definidos em grande parte por grupos de pressão, acordos, financiamentos, articulações. Em uma entrevista, Nelson Werneck Sodré⁴ denunciava a relação de permeabilidade do Estado brasileiro frente aos interesses de classe, aos interesses privados, neste caso, tratando das privatizações:

O país se esquece de que muitas das estatais que estão aí na lista da privatização nasceram da sucata deixada por investidores estrangeiros, concessionários de serviços públicos que as levaram ao colapso. [...] O Estado, no Brasil, funciona mal porque ele existe para manter privilégios. Ele deveria ser desprivatizado, pois trabalha para poucos e por isso o povo tem horror a ele. O Estado é uma entidade política. Mas, para que a opinião pública o valorize, é preciso que ele seja realmente objeto da ação dos cidadãos. Isso não é costume no Brasil. A política é privada e, portanto, o Estado é privado. Nossa política tem sido dominada de forma quase absoluta por minorias. (SODRÉ, N. W. Apud PAULA, 2010, p. 143)

Desta forma, procura-se compreender quem são os indivíduos que pensam, articulam e decidem, quais são as políticas públicas, que envolvem a infraestrutura rodoviária e suas principais instituições, inclusive aquelas empresas privadas, que

³PARANÁ. Governo do Estado. **Programas de Concessão de Rodovias no Estado do Paraná:** Concorrência Pública Internacional nº 004/96. SETR: 1997.

⁴ PAULA, Dilma de Andrade. **Estado, Sociedade Civil e Hegemonia do Rodoviarismo no Brasil.** Revista Brasileira de História da Ciência, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 142-156, jul | dez 2010.

se beneficiam direta e indiretamente das concessões de pedágio durante esse período, levando em consideração os aspectos que envolvem as prioridades dos atores posicionados estrategicamente, sejam estes, empreiteiros, políticos locais ou regionais e os próprios detentores das decisões políticas inseridos nos órgãos que envolvem a infraestrutura rodoviária no Paraná durante esse período. Para tanto, definir quem são os indivíduos (sociologicamente) envolvidos no processo decisório e de articulação política e suas ações, além de recortar quais são essas políticas poderá contribuir na construção de uma sociologia política específica, envolvendo atores e ações no âmbito da esfera estatal.

Esse trabalho de pesquisa procura, a partir do estudo das instituições, em particular aquelas voltadas à infraestrutura rodoviária no Paraná, compreender as interações que ocorrem entre os interesses dos atores estatais e os grupos privados inseridos num contexto de disputas de interesses econômicos e suas conciliações políticas focadas durante a gestão do ex-governador Jaime Lerner (1995-1998 e 1999-2002). O trabalho objetiva também, recuperar os principais aspectos que envolvem a construção do Brasil Moderno, e inserido a esse processo um projeto paranaense de desenvolvimento tardio. A discussão que envolve o desenvolvimentismo e o neoliberalismo estão presentes num contexto amplo de interações, onde as instituições e as redes sociais que se estabelecem são construídas ao longo do processo de construção do Brasil e do Paraná em especial.

Objetivamente, pretende-se investigar as políticas de infraestrutura das instituições responsáveis pela malha rodoviária do Paraná, implementadas principalmente a partir do DER e SETR, e do momento em que as concessões de prestação de serviço em relação à administração da malha rodoviária foram abertas ao setor privado através do pedágio, a partir de 1997, em paralelo à identificação sociológica dos atores envolvidos.

Plano de Dissertação

Em função dos propósitos, estabelecemos além dessa introdução, uma estrutura de argumentação em três partes (capítulos) principais. Estas partes de alguma forma estão entrelaçadas e procuram, ao final, trazer luz às nossas indagações primeiras. Buscamos apresentar e analisar, dentro do contexto histórico, político-

econômico e social, as instituições responsáveis pela infraestrutura rodoviária, as principais políticas públicas de infraestrutura e transportes da construção dessas instituições até o recorte do objeto de estudo (DER/PR no Governo Jaime Lerner – 1995 a 2002); as Concessões das Rodovias paranaenses à iniciativa privada como principal política pública para o setor, as empresas que administram os seis lotes do chamado Anel de Integração; bem como, quem são os atores sociológicos envolvidos no processo de planejamento, execução e gerenciamento dentro das referidas instituições, e no poder executivo principal.

No capítulo primeiro, o objetivo é contextualizar econômica, social e politicamente o processo de inserção do estado do Paraná e sua infraestrutura de transportes em relação à configuração capitalista nacional e mundial a partir da década de trinta com o desenvolvimentismo autoritário até meados da década de noventa, onde situa-se nosso objeto de pesquisa principal e emergência mais visível da versão neoliberal no país e no Paraná. Num recorte histórico que considera a década de setenta como fundamental para entendermos o processo de desenvolvimento econômico e político paranaense, a política de investimento em infraestrutura pública, as instituições que fundamentam o posicionamento, e os principais marcos históricos, fez-se necessário resgatar o “antes” e “depois” desse período. Merece destaque nesta sessão, a criação do Departamento de Estradas e Rodagens do Estado do Paraná (DER/PR), primeiro do gênero destinado ao setor de transportes no âmbito estadual. Registramos, a partir de 1946, a sua criação (legal) a constituição do Departamento, organização interna, principais atribuições e responsabilidades. Além do caminho percorrido institucionalmente, as políticas públicas de infraestrutura e transportes, a construção institucional do DER/PR e Secretaria de Transportes do Estado do Paraná (SETR, a partir de 1969). Destaque ainda, para as instituições de Desenvolvimento Paranaenses, os principais programas de governos de influência para o setor até a transição a redemocratização e o início dos anos 90.

No capítulo segundo, intitulado de “Redes Coesas e Grupos de Interesse em Meio ao Desmanche do Aparato da Infraestrutura Rodoviária e seus Domínios – o Início da Atuação das Empresas Concessionárias de Pedágio no Paraná”, além de uma fundamentação teórica dos conceitos de Redes, Grupos de Interesse e relações destes com o Estado, apresentamos as principais características do modelo de Concessão implantado no Paraná. Resgatamos as Diretrizes do Plano de Governo do Jaime Lerner, um plano elaborado sob a ótica dos princípios neoliberais – modelo

em ampla ascensão no Governo Federal (Gestões Collor, Itamar e FHC), no Governo Estadual (principalmente o período que compreende 1995 a 2002) e também municipal (Governo Cassio Taniguchi). Ainda neste capítulo, identificamos as empresas Concessionárias de Pedágio em um breve histórico institucional, das atividades desenvolvidas, da constituição jurídico-societária, bem como as alterações nos quadros societários (ao menos durante o período Lerner) e sua constituição atual.

Por último, no capítulo terceiro, o propósito é identificar e analisar sociologicamente os indivíduos que atuam nesse processo, tanto na diretoria das instituições relacionadas à infraestrutura de transporte no estado do Paraná (DER e SETR), quanto por agentes privados que estão conectados e essa coesa rede onde permeiam os interesses das demais facções da classe burguesa no Paraná. Para isso realizaremos um trabalho que envolve uma biografia coletiva dessas personagens e suas conexões, em busca de imbricações entre os diversos interesses. Intitulado de “As Biografias e a Prosopografia como Ferramentas de Análises Sociológicas: os Negócios Público e Privado e sua Estreita Relação com as Instituições em Tempos de uma Agenda Neoliberal”, almejamos uma investigação dos atores sociológicos que ocuparam os postos de destaque na estrutura administrativa dos Governos Lerner, na instituição específica do DER.

Escolhemos como delimitação a priori, em função dos cargos ocupados e do período – 1995 a 2002, além do Governador do Estado (Jaime Lerner) e a Vice-Governadora (Emília de Sales Belinati), os Secretários de Estado de Transportes: Deni Lineu Schwartz (01/01/1995 a 02/06/1997), Heinz Georg Herwig (02/06/1997 a 30/10/2000), Wilson Justus Soares – Secretário em exercício (30/10/2000 a 15/01/2001) e depois como Secretário de fato (14/01/2002 a 31/12/2002) e Nelson Roberto de Plácido e Silva Justus (15/01/2001 a 15/01/2002); os Diretores gerais do DER (Departamento de Estradas e Rodagens: Luiz Alberto Kuster (02/01/1995 a 05/06/1997) e Paulinho Dalmaz (05/06/1997 a 30/12/2002); os Diretores Administrativo-Financeiro: Manoel Jorge Lacerda Junior (08/01/1995 a 05/06/1997), José Alfredo Gomes Stratmann (05/06/1997 a 01/08/2000) e José Richa Filho (01/08/2000 a 30/12/2002); Diretores de Obras: Renon José Michelin (02/01/1995 a 05/06/1997) e Adhemar Zapparoli (05/06/1997 a 30/12/2002), o Diretor de Apoio aos Municípios, o Sr. Gilberto Pereira Loyola (02/01/1995 a 14/08/2000) e Diretor de Operação (14/08/2000 a 30/12/2002), e os Diretores de Conservação: Benedito Islan Carvalho

De Mello (02/01/1995 a 10/06/1996) e Wilson Domingos Celli (10/06/1996 a 14/08/2000).

A partir de então trataremos de nos posicionar frente ao trabalho nas considerações finais fazendo um balanço sobre as instituições ao longo do tempo e suas políticas de infraestrutura, além é claro das relações existentes entre as concessionárias de pedágio e os agentes privados e atores públicos durante as gestões consecutivas no governo Jaime Lerner.

1. FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES NO PARANÁ E A INSERÇÃO DO ESTADO NO PROJETO POLÍTICO-ECONÔMICO NACIONAL E MUNDIAL.

A partir de meados do século XIX com a eclosão potencial e dinâmica da Segunda Fase da Revolução Industrial que ocorreu na Europa e contaminou a periferia com o deslocamento cada vez maior de uma enorme mudança tecnológica em curso e uma avalanche de acumulação de capital comandada pelo capitalismo financeiro, já ensaiando uma repercussão em nível internacional (mundial), as oligarquias primário-exportadoras como as do Brasil tiveram que se adaptar às exigências das economias centrais no que tange ao impacto das relações de troca e o deslocamento intenso do fluxo de capitais na transição de um capitalismo competitivo e comercial para um capitalismo monopolista de maior envergadura.

O impacto dessas mudanças em níveis estrutural, funcional e histórico foi muito mais profundo e irradiador de alterações nos países periféricos, incluindo o Brasil, do que evidentemente nos ditos países centrais de economias muito mais dinâmicas e acostumadas com saltos quantitativos e qualitativos, mesmo porque esses países, pela sua compreensão histórica e cultural sobre a importância estratégica e potencial de seu lugar no mundo tendem a se adaptar muito mais facilmente as contingências inovadoras. A existência de uma burguesia mais solidamente implantada pela sua própria raiz histórica permitiu que as passagens entre as várias modalidades de estrutura capitalista e seus modos aprimorados de inserção fossem sendo construídas ao longo das revoluções política e econômica.

A transição entre o Império e a República associada às mudanças no capitalismo global impuseram mudanças quanto à configuração e a harmonização de interesses em relação à burguesia agrária dependente. O sistema colonial com seu núcleo de poder fechado teve que se abrir e adaptar às novas condições impostas pelo padrão que fundia interesses entre os capitais industrial, financeiro, comercial e agrário.

As oligarquias sofreram fortes impactos principalmente a partir da queda do Império. A revolução de 1932 foi uma continuação da grande revolução de 1930, e que contribuiu para depurar as elites tradicionais e inclusive as mais recentes que

ascendiam ao novo estado burguês⁵, mas não sucumbiram totalmente as pressões políticas e econômicas internas do capitalismo monopolista em “gestão” e dos mecanismos de integração impostos pelas economias centrais.

Houve um rearranjo na definição das articulações políticas que cabia a esta burguesia colonial enquanto estava sendo processado um novo modelo de desenvolvimento, com a intenção de permanecer com pelo menos uma fatia do poder de decisão e influência na política e na economia brasileira. Portanto, a oligarquia rural ou agrária enquanto parte tradicional da burguesia não foi totalmente suprimida da cena política brasileira, apesar da crise conjuntural profunda que abalou as bases de seu poder político e econômico ter enfraquecido a sua capacidade de requerer e influenciar as articulações junto ao poder político.

A diminuição do poder político-econômico da aristocracia rural empurrou-a a fazer composições e concessões com outros grupos sociais, inclusive os de ascensão recente na sociedade brasileira. Mesmo que a oligarquia agrária, da forma como a conhecíamos tivesse sofrido efetivamente uma drástica ruptura ela não desapareceu da cena política, mesmo porque, a sua cultura política permaneceu, já que essa elite transferiu padrões coronelistas e clientelistas de uma cultura política até hoje disseminada das mais variadas formas e lugares no Brasil.

Entender a história dos transportes, e especialmente da infraestrutura do transporte rodoviário e, essa evolução no Paraná é traçar um marco analítico da própria evolução do Estado. Neste capítulo, faremos uma incursão na tentativa de resgatar, entender e analisar os principais aspectos do setor de transportes em território brasileiro e no Paraná, em particular. Partindo da premissa de que o setor de transportes tem um papel estratégico, determinante em relação às demais políticas, ao desenvolvimento de infraestrutura, ao planejamento econômico e social, seja na esfera estadual e/ou federal.

Dividimos este capítulo em três partes principais, muito embora essa divisão tenha função muito mais didática que separação de fato, uma vez que essas etapas possuem estreitas relações e ligações entre si. Primeiramente, faremos uma recuperação da história dos transportes no Brasil, os marcos legais, realizações, avanços institucionais, creditando um destaque especial para a criação do Departamento Na-

⁵ Sobre a noção de “Estado Burguês” ou Revolução Burguesa no Brasil, consultar Florestan FERNANDES (1987) e, sobretudo, os trabalhos de Décio Saes sobre a formação do Estado burguês no Brasil (Saes, 1985).

cional de Estradas e Rodagens (DNER) e o desenvolvimentismo Varguista da década de 30; com a “criação do DER”, buscamos entender a conjuntura social e política na qual está inserida a instituição estadual responsável pela infraestrutura de transportes rodoviários, os marcos legislativos que sustentam construção desse departamento, as transformações administrativas, realizações técnicas e de infraestrutura no setor.

Ainda neste capítulo, merece destaque o período conhecido como desenvolvimentista, a criação de instituições de desenvolvimento, de fomento que dão suporte às políticas públicas de infraestrutura no estado, o caso do BADEP (Banco de Desenvolvimento do Paraná); é tomado como caso concreto de suporte das políticas públicas do desenvolvimentismo. A década de Setenta é tomada como marco histórico, “divisor de águas na economia do Paraná”⁶, seguindo a proposição dos principais estudiosos da história e economia política paranaense. Procuramos resgatar historicamente as principais transformações político-econômicas e sociais no decorrer do desenvolvimentismo autoritário até transição para o período democrático.

Por último, investigamos as principais ações implementadas no período marcado pela transição democrática e pela crise fiscal-financeira, a partir dos anos oitenta até meados da década seguinte. Destacamos sempre, as políticas públicas empreendidas pela gestão responsável, especialmente aquelas ligadas à infraestrutura e transportes.

1.1 A CONSTRUÇÃO DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES NO PARANÁ ATÉ OS ANOS SESSENTA.

A década de 1930 marcou a ruptura entre o Estado burguês tradicional do tipo oligárquico e o Estado burguês capitalista moderno que ascendia ao poder diante da revolução comandada por Getúlio Vargas. A derrota do poder oligárquico ocorreu em termos gerais pela aparição de novos atores sociais provenientes de uma economia comercial-industrial que ascendia, e da própria modificação nas estruturas sociais que surgem com a maior complexidade da sociedade devido ao avanço do

⁶ CASTRO, Demian. **Mudança, permanência e crise no setor público paranaense**: Um balanço da trajetória estadual na segunda metade do século XX. Campinas, 2005, p.57.

processo de urbanização característico de economias que começam a se industrializar.

O desenvolvimento de um mercado interno mais robusto ocorreu em parte pela modificação no padrão primário-exportador com a entrada de novos agentes produtores de mercadorias e serviços, a intensa imigração de estrangeiros trazendo novas perspectivas de negócios e braços para o trabalho concomitantemente com a abolição da escravidão, fez com que a população disposta a entrar no mercado de trabalho e novas demandas sociais e econômicas aumentassem consideravelmente.

Segundo FERNANDES⁷:

O movimento global da transformação capitalista, sob as peripécias do capitalismo competitivo dependente, precisa, pois, ser analisados sociologicamente com extremo cuidado. Todos os processos básicos do desenvolvimento capitalista nas sociedades centrais se repetem (ou, seria melhor, se reproduzem, já que as condições econômicas, sociais e políticas são diferentes). As consequências desses processos, aos níveis estrutural, funcional e histórico, no entanto, são bem diversas. A existência de uma alta burguesia, solidamente implantada numa economia capitalista competitiva, bastante diferenciada e integrada; a formação de uma burguesia suficientemente numerosa para saturar os quadros de comando de tal economia e suficientemente forte para não se ver suprimida, economicamente, ou deslocada, politicamente, pela associação dependente; e o aparecimento de uma pequena burguesia cada vez mais volumosa e agressiva (em termos de competição de por riqueza, prestígio e poder), pelo menos nas metrópoles e nas grandes cidades – eis uma realidade humana que se torna chocante quando se considera a performance do desenvolvimento econômico sob o capitalismo competitivo dependente (1975. p. 250).

As frequentes crises econômicas ocorridas na economia exportadora, e que, aliás, alcançou seu apogeu na década de 1930 (Primeira Guerra Mundial, Depressão e Segunda Guerra Mundial, logo na sequência) haviam revelado as limitações estruturais e o grau de dependência que a economia brasileira havia chegado, mas, ao mesmo tempo, mostraram as necessidades de mudanças profundas no que tange ao aparelhamento e a racionalidade do estado burguês e sua ascensão rumo ao planejamento das diretrizes de um funcionamento de uma economia de mercado capitalista moderna convivendo com setores tradicionais atrasados e sempre dispostos a lutar pela manutenção do *status quo*.

As crises econômicas e políticas aumentaram a consciência social e política dos diferentes grupos e classes sociais, mas que ao mesmo tempo, não foram suficientes para que a sociedade se libertasse das amarras que impediam que grande

⁷ FERNANDES, Florestan. **A revolução burguesa no Brasil**. Rio de Janeiro: Zahar, 1975. p. 250.

parte da população participasse do processo político, já que, a centralização do poder, que sempre existiu na cena política brasileira, continuou bastante forte principalmente até o final do primeiro governo Vargas.

As contradições de classe tornaram-se mais evidentes, a partir do momento em que o sistema oligárquico já não escondia mais as relações de troca espúrias e precárias de uma divisão social do trabalho, baseada na subjugação de todo um conjunto de classes sociais inferiores, além da deterioração participativa no conjunto do processo decisório político promovida durante muito tempo através de ligações estreitas coronelistas e clientelistas. Essas relações sociais e políticas de cunho oligárquico-coronelistas⁸ foram aos poucos sendo colocadas à mostra através do processo integrador quase inevitável entre a grande metrópole capitalista e o setor rural que já não mantém mais o isolacionismo de antes.

Estes choques entre o urbano e o rural, o agrário e o industrial, entre o comercial e o financeiro foram se desmembrando em diversos grupos e facções de interesses que, principalmente, já a partir dos primeiros anos da década de 1930 demonstram que o capitalismo brasileiro passaria por disputas conflitantes tanto no interior da cultura estamental agrária brasileira quanto da própria disputa capitalista por terrenos mais férteis de inserção de negócios de um capitalismo monopolista ainda em incipiente ascensão. O conflito e as rivalidades que se abriram a partir da Revolução de 1930 marcam certamente a natureza dos conflitos mais intensos entre os diversos setores da burguesia nacional desde o início do século XX.

O que se deve ressaltar, nessa mudança na ordem política e econômica, já durante a implementação das políticas governamentais de cunho intervencionista é que estas não ocorreram de uma forma previamente planejada, mas que foram sendo acertadas e costuradas politicamente conforme os movimentos políticos no interior e fora do estado com vários grupos e facções em discussão permanentes.

Segundo IANNI⁹:

Todavia, as medidas econômico-financeiras adotadas, as reformas político-administrativas realizadas e a própria reestruturação do aparelho estatal não foram o resultado de um plano preestabelecido. E, muito menos, foram

⁸ O coronelismo foi uma experiência típica dos primeiros anos da república brasileira. De fato, essa experiência faz parte de um processo de longa duração que envolve aspectos culturais, econômicos, políticos e sociais do Brasil. A construção de uma sociedade vinculada com bases na produção agrícola latifundiária, desde os tempos da colônia, poderia contar como um dos fatos históricos responsáveis pelo aparecimento do chamado "coronel".

⁹ IANNI, Octávio. **Estado e planejamento econômico no Brasil**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1986, p. 26.

o resultado de um estudo objetivo e sistemático das reais condições preexistentes. O próprio desenrolar das soluções adotadas após 1930 mostra que o governo foi respondendo aos problemas e dilemas conforme eles apareciam no seu horizonte político, por injunção de interesses e pressões econômicos, políticos, sociais e militares às vezes, e as pressões e os interesses – principalmente econômicos e financeiros – eram de origem externa (1986, p. 26).

A política paranaense reflete os movimentos políticos e a tentativa “burocrático-racionalizante” do novo estado capitalista burguês em ascensão. Mas, no caso do Paraná em particular as velhas e tradicionais personalidades políticas mantinham um vínculo maior com os assuntos político-econômicos e estratégicos nesse estado. As articulações políticas que mantinham as elites anteriores dividindo os espaços de poder na estrutura política, econômica e social do estado do Paraná em um nível comparativamente maior que no Brasil, de forma geral, também tiveram que se adaptar às mudanças capitaneadas pelo governo federal.

Desta forma, o aparelhamento burocrático estatal começa a tomar forma e contornos mais instrumentais face às necessidades do capitalismo incipiente e das pressões políticas do governo central. Segundo OLIVEIRA¹⁰:

Na crise de 1937, novamente Manoel Ribas segue fielmente a orientação do Catete, mostrando, que, tal como em 1932, e com um grau ainda maior de consenso, o Paraná apoiava o Estado Novo. As principais orientações das políticas públicas de Manoel Ribas à frente do governo do Paraná atendiam aos seguintes critérios em linhas gerais: 1) racionalização e modernização burocrática: a) o controle e austeridade orçamentária era um dos principais itens de sua gestão, manifesta principalmente na demissão do funcionalismo contratado no regime anterior; b) criação da Secretaria da Agricultura (em 1944); c) criação do Instituto de Identificação da Polícia Civil, do departamento Médico-Legal e do Laboratório do Estado; criação do Departamento estadual de Estatística; 2) infraestrutura: melhoria do sistema de comunicações e estrutura viária com a construção de novas rodovias e benfeitorias nas estradas do estado, além de melhorias no Porto de Paranaguá”. A principal novidade foi a construção da Estrada do Cerne, ligando Curitiba com o norte do estado, até Jacarezinho e daí a Londrina. Um dos empreiteiros foi Antonio Lacerda Braga, pai do futuro governador Ney Braga (ef. ALBUQUERQUE, 1994: 40); 3) educação: construção e obras em várias escolas, como as instalações do Colégio Estadual, da Escola Agrônômica, da Escola de Aprendizes Artífices, da Casa do Jornaleiro entre outras; 4) fomento à industrialização: a) implantação da indústria Klabin em Monte Alegre. Esta foi uma medida importante, pois significava o início de políticas públicas de implantação industrial de grande porte no Paraná. O local no qual se formou a Indústria Klabin do Paraná de Celulose S/A era um antigo latifúndio no norte dos Campos Gerais, próximo de Tibagi – A Fazenda Monte Alegre. Em 1932 o banco do estado do Paraná arrematou as terras que pertenciam a uma firma falida e a vendeu para o grupo Klabin. Importantes conexões entre

¹⁰ OLIVEIRA, Ricardo Costa de. Estado novo 1937-1945: notas sobre a política paranaense no período de 1930 a 1945. **Revista de Sociologia e Política**, Curitiba, p. 53, 1997.

Getúlio Vargas, Manoel Ribas e as famílias Klabin e Lafer forma centrais para o sucesso do empreendimento. Nos anos seguintes foi construído um impressionante parque industrial na área, com usinas de energia, cidade para os trabalhadores e todo um conjunto de moderna infraestrutura no local (ef. CUNHA, 1982: 30-53 e FERNANDES, 1974). Pode também ser citada a implantação da Companhia de Cimentos Portland em pinhais, região de Curitiba e a estatização da Ferrovia São Paulo-Paraná; 5) colonização: a) revisão e implantação de uma nova política agrária e de colonização fundiária. Algumas concessões do período anterior foram revistas. A concessão à companhia de Terras norte do Paraná e ao Engenheiro Beltrão foram mantidas; 6) características gerais do regime: a) repressão política aos “inimigos do regime”, traço da política nacional do Estado Novo, que no Paraná se manifestou na perseguição aos esquerdistas e à classe trabalhadora e na vigilância e no controle sobre as comunidades de imigrantes.

O que aconteceu nos anos de 1930 foram movimentos políticos em consonância com as necessidades econômicas e os interesses da classe burguesa tradicional e aquelas em ascensão particularmente no Paraná, além de refletir uma tendência da mudança política e econômica nacional de fortes ligações com bastante reciprocidade e identificação com esse Estado. As políticas públicas colocadas em prática eram sinais de que o Paraná aceitava e propagava as necessidades de mudança político-institucional que conduzia o Estado burguês para uma nova etapa de desenvolvimento capitalista, mas sem excluir, ao contrário do que aconteceu em termos nacionais, pelo menos parcialmente, as elites políticas tradicionais.

Por outro lado, as políticas governamentais adotadas por Manoel Ribas também demonstraram que o Estado do Paraná iniciava uma trajetória rumo a um intervencionismo estatal em assuntos estratégicos de desenvolvimento a partir de uma maior racionalização do poder público e das iniciativas de aprimoramento burocrático estatal com intuito de apoiar o crescimento e desenvolvimento do estado. Já que as crises econômicas suscitavam mudanças profundas na ordem político-institucional com aperfeiçoamento nas formas de gestão e administração pública e com rearranjos múltiplos entre as classes sociais e acordos diversos entre a classe burguesa tradicional e aquela em ascensão que advém da aceleração do processo de urbanização e incorporação de novas classes médias e populares.

No caso dos países agroexportadores como o Brasil, o setor de transportes tem fundamental importância, a demanda externa agia e ainda age como o principal indutor do desenvolvimento. Mesmo com a crise do café, em grande parte influenciada pela ruptura de 1929, o Brasil iria necessitar expandir seus investimentos em transportes devido ao intenso volume de recursos despendidos no projeto industrial-desenvolvimentista a partir de 1930.

Segundo Celso FURTADO¹¹:

Sendo, embora um subsistema periférico, a economia brasileira depende principalmente da ação de fatores endógenos para crescer. Com efeito: a partir dos anos 30 é graças à diversificação do aparelho produtivo – a industrialização que se eleva sua produtividade. Ora, a industrialização brasileira apresenta peculiaridades que não se devem perder de vista. Assim, ela dependeu por muito tempo, para acumular, de excedentes gerados em outras atividades, particularmente a agricultura; e ainda depende de atividades primário-exportadoras para cobrir as importações de equipamentos e produtos intermediários que lhe são essenciais. Contudo, é considerável a sua autonomia no que respeita à criação de demanda: o dinamismo desta é gerado pelo próprio processo de industrialização. Certo: os produtos da indústria local substituem, numa primeira fase, outros similares que vinham sendo importados; mas se trata de uma substituição dinâmica: o crescimento da atividade industrial tem um impacto expansivo no conjunto da economia, do qual resulta uma ampliação considerável do mercado (1981, p. 28 e 29).

No primeiro momento as transformações implementadas pelo governo Vargas, são de ordem burocrático-institucional através da criação de uma série de aparelhos estatais como órgãos de fiscalização, controle e regulação, bem como aqueles que serviriam de suporte às políticas públicas implementadas no sentido da infraestrutura. A centralização de alguns aparelhos como os voltados ao planejamento e as ações estratégicas são o mote dessa primeira fase do intervencionismo.

Nas palavras de FURTADO¹²:

Como órgão específico de planejamento da economia, foi criado o Conselho Federal de Comércio Exterior, que funcionou de 1934 a 1949 assessorando o Governo na política econômica. Entretanto, disponha de diversas comissões técnicas, que elaboravam estudos sobre diferentes setores. Os trabalhos realizados por essa comissão foram de grande valia para o levantamento futuro dos dados requeridos para o planejamento setorial da economia brasileira, principalmente na identificação dos pontos de estrangulamento das importações. Outro órgão de planejamento e controle das atividades administrativas - no sentido de racionalizar esforços e alocar recursos orçamentários - foi criado em 1938, o Departamento administrativo do Serviço público (DASP), cujas atribuições envolveram os primeiros planos de desenvolvimento econômico do País (1984, p. 144).

Significa dizer que somente durante a primeira fase do governo Vargas, já no final do seu primeiro mandato é que houve uma maior preocupação em pavimentar e estender a malha rodoviária nacional. Isso ocorreu como uma consequência do alargamento das bases burocráticas e político-institucionais com a criação de secre-

¹¹ FURTADO, Celso. **O Brasil “pós-milagre”**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

¹² _____. **Cultura e desenvolvimento em época de crise**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1984.

tarias, órgãos e demais instituições a partir de uma necessidade de implementar o desenvolvimentismo da década de 1930 no Brasil. Respondendo a uma série de demandas político-institucionais, várias secretarias, agências e órgãos são criados e burocraticamente expandidos para dar conta das políticas públicas necessárias a construção do chamado Brasil moderno.

O período dos anos 30 é de capital importância para que a “Revolução Nacional” e a “Revolução Industrial” completassem a Revolução Capitalista no Brasil, de forma que o poder autoritário não permitisse o retorno do poder político às oligarquias agroexportadoras. Conforme observa FONSECA¹³:

A partir de 1930 começou no Brasil um novo tipo de desenvolvimento capitalista. Em linhas gerais, este consistiu em superar o capitalismo agrário e comercial assentado nas atividades exportadoras de produtos primários, rumando para outro cuja dinâmica iria gradualmente depender da indústria e do mercado interno (1989, p.184).

O desenvolvimentismo passa a vigorar enquanto uma resposta às demandas do próprio capitalismo na sua fase monopolista expansionista onde os aparelhos tecnocráticos são constituídos e moldados para alicerçar a engrenagem econômica. Segundo PEREIRA¹⁴:

A tecnoburocracia é o sistema econômico baseado no planejamento e na administração racional. O planejamento será realizado não só ao nível do grande Estado, mas também ao nível das grandes empresas, e geralmente também, ao nível dos grandes exércitos burocráticos (1981; p. 90)

No caso brasileiro os investimentos em infraestrutura de transportes foram cruciais no processo de escoamento da safra agrícola, em especial o café no início do século XX, agora cabe mais uma vez a expansão e o aperfeiçoamento da infraestrutura rodoviária e outros canais de transporte cumprir esse papel de suporte desenvolvimentista. No caso dos órgãos, autarquias e demais instituições ligadas aos transportes não foi diferente, já que era necessário expandir e interligar as regiões brasileiras rumo ao desenvolvimento capitalista.

O Plano Geral Nacional de Viação de 1934 (PGNV/1934), foi o primeiro pro-

¹³ FONSECA, Pedro. Cesar. Dutra. **Vargas: o capitalismo em construção**. Brasiliense: São Paulo, 1989.

¹⁴ PEREIRA, Luis Carlos Bresser. **A sociedade estatal e a tecnoburocracia**. São Paulo, Brasiliense, 1981.

jeto de abrangência nacional aprovado oficialmente (SEMAN e PAULA, 2000), caracterizava-se pela natureza multimodal, mas ainda priorizava o modelo ferroviário, abrindo, no entanto, grande espaço para o transportes rodoviário. De acordo com os autores, o PGNV/1934, dava importante destaque aos troncos e ligações (já existentes e a construir) das redes rodoviária e ferroviária, que fossem de interesse geral, de modo a fazerem parte integrante da rede federal de vias de comunicação e que deveriam atender aos seguintes requisitos: ligar a capital federal a uma ou mais capitais dos diferentes estados; ligar qualquer via de comunicação da rede federal a qualquer ponto de nossa fronteira aos países vizinhos; construir vias ao longo da fronteira; ligar dois troncos entre duas ou mais unidades da federação; e por fim, atender às exigências e necessidades de ordem militares.

O ano de 1937 marca a história do desenvolvimento do transporte rodoviário brasileiro. É dessa data a criação de um departamento exclusivo para tratar dos assuntos do setor – a criação DNER. Também data do mesmo ano, a criação do Plano Rodoviário do DNER. No Plano Rodoviário de 1937¹⁵, ficam estabelecidos os conceitos básicos de tipos e categorias das estradas, são definidas as atribuições de cada uma das esferas de governo (federal, estadual e municipal) no que se refere à construção e manutenção das vias (SEMAN, 2013).

O antigo IFE (Inspetoria Federal de Estradas) que já não dá mais conta de atender as demandas, principalmente pelo aumento considerável de veículos automotores, é então substituído pelo Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER) e pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), através do Decreto-Lei de número 3.136 de 1941. Segundo Maclóvia C. da SILVA¹⁶:

O Departamento tinha uma equipe de trabalho formada pela Comissão de Estradas e Rodagem, responsável, responsável pela direção das construções e aplicações das verbas e créditos especiais [...]. No âmbito federal, a Comissão de Estradas foi transformada em Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), com a promulgação da Lei número 467, de 31 de julho de 1937. (1984; p. 39).

Outro importante marco, o Fundo Rodoviário Nacional (FRN)¹⁷ criado em

¹⁵ Através do Plano Rodoviário de 1937 são estabelecidas as diretrizes principais (um total de 27). Previa seis rodovias longitudinais, quinze transversais e seis ligações, perfazendo um total de 35.574 km, o que representa um crescimento significativo.

¹⁶ SILVA, Maclóvia C. da. **As rodovias no contexto socioeconômico paranaense: 1946-1964**. Curitiba, 1984. Dissertação (Mestrado em História) - DEHIS/UFPR

¹⁷ O Fundo Rodoviário Nacional (FRN) é também conhecido como LEI JOPPERT (Deputado Federal

1946, por força do Decreto-Lei nº 8463 de 27/12/1945, tinha a finalidade de financiar os projetos relacionados a infraestrutura de transportes rodoviário em nível nacional, também alocando aos entes federados as verbas destinadas ao transporte rodoviário. Conforme (Decreto-Lei nº 8463 de 27/12/1945):

Art. 28. Fica criado o Fundo Rodoviário Nacional, destinado à construção, conservação e melhoramentos das rodovias compreendidas no Plano Rodoviário Nacional e a auxílio federal aos Estados, Territórios e Distrito Federal para a execução dos sistemas rodoviários regionais respectivos.

Art. 29. O Fundo Rodoviário Nacional será constituído pelo produto do imposto único federal sobre combustíveis e lubrificantes líquidos minerais, importados e produzidos no país criado pelo Decreto-lei número 2.615, de 21 de setembro de 1940, ficando extinto o Fundo Rodoviário dos Estados e Municípios criado pelo aludido Decreto-lei.

Art. 30. A renda do imposto única federal referido no artigo anterior será recolhida ao Banco do Brasil, em conta especial sob a denominação "Fundo Rodoviário Nacional" à ordem e disposição do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Art. 31. Do Fundo Rodoviário Nacional 40% (quarenta por cento) constituirão receita do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e os 60% (sessenta por cento) restantes serão rateados entre os Estados, Territórios e Distrito Federal da seguinte forma : 36% proporcionalmente ao consumo de combustíveis e lubrificantes líquidos ; 12% proporcionalmente à população; 12% proporcionalmente à superfície.

A partir da criação do DNER o governo desenvolvimentista precisou de suporte econômico-financeiro para executar as obras de abertura de novas estradas, pavimentação e incremento das já existentes. A legislação do Imposto Único foi concebida a partir do ano de 1940 para financiar os projetos que dizem respeito às obras públicas de infraestrutura de transportes. Além do Fundo Rodoviário Nacional (FRN) o desenvolvimento da malha rodoviária passaria a contar com mais essa fonte de recursos. Segundo CAVALCANTI¹⁸:

Durante o governo de transição que seguiu ao Estado Novo da ditadura Vargas em 1945, ocupou o Ministério de Estado dos Negócios de Viação e Obras Públicas o Deputado Federal pelo Rio de Janeiro, na época Distrito Federal, o Engenheiro Maurício Joppert, Membro da Academia Brasileira de Ciências e Professor da USP, o qual propôs a criação do Fundo Rodoviário

e Chefe do Ministério de Viação e Obras Públicas). O Fundo Rodoviário Nacional (FRN) era suprido com recursos financeiros oriundos da arrecadação de tributos incidentes sobre a propriedade de veículos automotores e sobre o consumo de combustíveis e lubrificantes. Por força de lei esses recursos eram investidos exclusivamente no desenvolvimento do setor rodoviário. Do total arrecadado, 60% era destinado aos estados e Distrito Federal, os outros 40% ficavam com a estrutura central do DNER. Na Década de 70, essa proporção foi alterada, e em 1982 os recursos do FRN foram definitivamente suspensos, com a Constituição de 1988 a Lei Joppert deixou de existir.

¹⁸ CAVALCANTI, Amauri Medeiros; Et al.. **Departamento De Estradas De Rodagem Do Paraná: 60 Anos Fazendo História**. Monografia de Especialização em Gestão Pública – FAESP/CAPPEX, 2006.

Nacional, cujo Decreto Lei, nº. 8463, assinado em 27/12/1945 pelo então Presidente da República José Linhares, ficou conhecida como Lei Joppert, considerada a Lei Áurea do rodoviarismo brasileiro. O citado Decreto Lei se constituiu no instrumento jurídico que reorganizou o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, que havia sido criado em 1937, dando-lhe estrutura de Autarquia, com estrutura técnica e administrativa adequada. Além disso, a Lei Joppert veio a se constituir também na base jurídica que fundamentou a organização da administração pública do setor rodoviário nos Estados e Territórios, no Distrito Federal e mesmo nos municípios do Brasil. (2006; p. 21).

Sobre os Fins e Caráter do DNER, a Lei estabelece que:

Art. 1º O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, entidade subordinada diretamente ao Ministro da Viação e Obras Públicas, é erigido em pessoa jurídica, com autonomia administrativa e financeira, e passa a reger-se pelas disposições do presente Decreto-lei.

Art. 2º Ao Departamento Nacional compete :

a) Executar ou fiscalizar todos os serviços técnicos e administrativos concernentes a estudos, projetos, especificações, orçamentos, locação, construção e reconstrução e melhoramentos das estradas compreendidas no Plano Rodoviário Nacional, inclusive pontes e demais obras complementares; [...]

O Paraná sempre esteve a reboque das decisões políticas dos governos centrais durante a sua história e no caso do projeto paranaense de desenvolvimento isso não foi diferente. SCATOLIN e VARGAS¹⁹ (2007) indicam e confirmam esta afirmação: “Durante o período de 1945 até o final da década de 1970, os investimentos em rodovias contaram com recursos do Fundo Rodoviário Nacional (FRN), o que possibilitou aos governantes nos dois níveis do Poder Executivo, federal e estadual, as condições financeiras para planejar e desenvolver suas ações de investimentos em rodovias”.

Ainda segundo SCATOLIN e VARGAS,

É nesse cenário que os Planos Rodoviários Estaduais no Paraná, estabelecidos e implementados nos governos Moisés Lupion (1947-1951), Bento Munhoz (1951-1955), Moisés Lupion (1956-1960) e Ney Braga (1961-1965), definem como principal preocupação de suas gestões a solução de problemas econômicos, políticos e sociais do Estado, resultantes da falta de integração entre o litoral, a capital e o interior. Além de recursos do FRN, os governantes da época utilizaram volumosos recursos da arrecadação estadual para complementar os investimentos federais no setor rodoviário, ferroviário e aéreo. (Ibidem)

¹⁹ SCATOLIN, Fabio Doria; VARGAS, Cilos Roberto. **Investimentos em Transportes, Desenvolvimento e o Papel do Estado na Economia Paranaense na Segunda Metade do Século XX**. In: Revista Paranaense de Desenvolvimento, Nº 113, Curitiba - PR, Julho/Dezembro, 2007.

1.1.1 A criação do Departamento de Estradas e Rodagens do Paraná – DER/PR.

Durante a gestão de Manuel Ribas, como interventor, ocorreu o início da expansão da malha ao longo do estado com recursos vultosos do governo federal e o Departamento de Obras e Viação Estadual passou a contar com o apoio do Ministério de Viação do governo Federal. Segundo Maclóvia C. da SILVA:

Durante a longa administração do Interventor Federal no Paraná, Manuel Ribas, de 1932 a 1945, o rodoviarismo teve grande expansão. No setor rodoviário, Manuel Ribas construiu a principal ligação entre a capital e o nordeste do Estado e incrementou os serviços de revestimento e reforma das velhas estradas (1984; p. 39).

O Departamento de Obras e Viação do Paraná passou a administrar os planos e recursos oriundos do governo federal que fossem destinados a infraestrutura rodoviária do Estado e desta forma o interventor pode construir as bases de infraestrutura rodoviárias, necessárias a expansão e o incremento das mesmas. Em 1937, o Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNER) assumiu a responsabilidade em termos da infraestrutura de rodagens em nível federal, assim como o DER passaria a exercer essas funções em âmbito estadual em 1946, curiosamente no ano seguinte a deposição de Vargas no governo federal.

Em vista principalmente dos recursos advindos do FRN (Fundo Rodoviário Nacional) e do Imposto Único, na década de 40, um significativo aporte de verbas era destinado aos Estados e ao Distrito Federal com a finalidade de construção e conservação da malha rodoviária nacional²⁰. Fez-se necessário uma estrutura administrativa que desse conta dessa demanda – planejamento e execução em cada ente administrativo. No prelúdio do Decreto de Criação do DER/PR²¹, encontramos a seguinte justificativa:

Considerando que a obra rodoviária, pela influência que exerce no desenvolvimento da economia do Estado deve ser promovida pelo governo;

²⁰ •Inaugurada a Estrada do Cerne, em setembro de 1940. Iniciada na década de 1930, principal obra desse período tendo saibro como pavimento, a Estrada do Cerne, atual PR-090, foi considerada na época como "a maior rodovia que se construiu no Paraná em todos os tempos". Até meados de 1960 foi um importante corredor de escoamento da produção do norte do Estado rumo ao Porto de Paranaguá.

²¹ DECRETO-LEI Nº 547 - Cria O Departamento De Estradas De Rodagem E Dá Outras Providências.

Considerando que o órgão encarregado de executá-la deve ser dotado da necessária autonomia ou, melhor, deve ter personalidade jurídica e afetação de recursos próprios, embora como ente autônomo faça parte integrante da organização jurídica do Estado; Considerando que os Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem e o 1º Congresso Geral dos Transportes recomendaram a autonomia financeira e administrativa dos Departamentos de Estradas de Rodagem; Considerando que o Governo da União criou, pelo Decreto-lei nº 8.463, de 27 de dezembro de 1.945 o “Fundo Rodoviário Nacional” e reorganizou o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, com autonomia financeira e administrativa; Considerando que, de acordo com o citado decreto-lei, a condição essencial para que os Estados participem do auxílio financeiro relativo à cota do “Fundo Rodoviário Nacional” é a de organizarem as repartições estaduais em moldes aprovados pela congênera federal.

Para que pudesse receber as verbas destinadas a cada estado, o DNER exige que os estados se organizem administrativamente. Assim nos anos de 1946 e 1947 são criadas estruturas muito parecidas entre si, bem como em relação à estrutura geral nacional – administrativamente e fisicamente – em quase todas as unidades federativas.

Segundo CARNEIRO²², no Paraná, ainda na década de 40, a Secretaria de Viação e Obras Públicas tinha a incumbência de “construir, e conservar edifícios públicos de toda sorte como escolas, cadeias [...], postos fiscais e estradas” (2009, p. 51). Podemos confirmar tal afirmação no Artigo 1º (Capítulo I) do Decreto de criação do órgão, bem como de sua denominação, no parágrafo único do mesmo capítulo e artigo:

[...] fica criado o Departamento de Estradas de Rodagem, entidade diretamente subordinada a Secretaria de Viação e Obras Públicas, erigido em pessoa jurídica com autonomia administrativa e financeira e a reger-se pelas disposições do presente Decreto-lei.

§ único – Neste Decreto-lei são consideradas equivalentes as expressões “Departamento de Estradas de Rodagem” e “Departamento”

No Paraná, através do Decreto-Lei de número 547 de 18 de dezembro de 1946, publicado em Diário Oficial de número 811, um sábado, 28 de dezembro de mesmo ano. Dentre as principais atribuições do órgão, destacamos as seguintes, constantes do Artigo Segundo²³:

- a) – Executar e fiscalizar todos os serviços técnicos e administrativos concernentes a estudos, projetos, orçamentos, locação, construção, reconstrução, melhoramentos e pavimentação das estradas compreendidas no

²² CARNEIRO, Célia Maria Beltrame Trilow Carneiro. **Edifício Oswaldo Pacheco de Lacerda: O Prédio na História do DER-PR**. DER-PR: Curitiba, 2009.

²³ As demais atribuições podem ser conferidas no Anexo deste documento. (Anexo 07).

plano rodoviário estadual, inclusive pontes e demais obras complementares;

[...]

- t) – proceder a pesquisas sobre assuntos rodoviários relativos a pavimentação, solos, obras de arte, racionalização do tráfego, economia de combustível e materiais, bem como fazer estudos de caráter econômico do tráfego rodoviário e de sua coordenação com outros meios de transporte;
- u) – organizar cursos de educação profissional do pessoal rodoviário e facilitar estágios dos técnicos do Departamento em outros Estados e no estrangeiro, bem como desenvolver, por todos os meios hábeis, a propaganda da estrada de rodagem, mostrando ao povo o seu valor social e econômico;
- v) – propor ao Governo as alterações do presente Decreto-lei e todas as leis sobre viação rodoviária, de competência do Estado que se fizerem necessárias, assim como a representação do Estado em Congressos de Estradas de Rodagem e ainda, patrocinar, promover ou auxiliar Congressos Estaduais de Estradas de Rodagem, bem como os Nacionais, que devam realizar-se no Paraná;
- x) - exercer, por conta a delegação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, as atribuições deste em relação a estradas constantes do Plano Rodoviário Nacional; situadas no território do Estado;

[...]

Assim, a Criação do Departamento de Estradas e Rodagens do Paraná (DER) torna-se um marco na história administrativa do Estado. Em consonância com estrutura administrativa e legislação federal, o Decreto-Lei, estabelece claramente as funções/atribuições do órgão. A eficiência e agilidade estão diretamente ligadas à vinculação com o recebimento de verbas oriundas do Imposto Único e do FRN.

A estrutura organizacional do DER/PR está prevista no Capítulo Segundo da Lei de criação. Constam dessa organização três diferentes grupos de órgãos: Deliberativos (Conselho Rodoviário e Conselho Executivo); Fiscais (Delegação de Controle) e Executivos (Diretores; Seções e Serviços Técnicos; Procuradoria Judicial; e Serviços de Administração).

O Artigo Quarto²⁴ (Capítulo II) trata da constituição do Conselho Rodoviário, este deve ser composto pelos seguintes representantes²⁵:

- a) o Secretário de Viação e Obras Públicas do Estado, que será o Presidente do Conselho;
- b) um representante da Faculdade de Engenharia da Universidade do Paraná;
- c) um representante dos Órgãos de Classe dos Engenheiros;
- d) um representante da Associação Comercial e Federação das Indústrias;
- e) um representante do Departamento de Geografia, Terras e Colonização;
- f) um representante da Secretaria de Agricultura, Indústria e Comércio;

²⁴ § único – Os membros mencionados nas alíneas b) e f) serão nomeados pelo Presidente do Estado, mediante indicação dos órgãos e entidades representados, sendo que a duração do mandato será de 2 anos

²⁵ Todos os membros devem ser brasileiros natos.

g) o Diretor do Departamento de Estradas de Rodagem.

Dentre as competências deliberativas do Conselho Rodoviário²⁶ – elas podem ser de iniciativa própria ou iniciativa do Diretor do DER – cabe destacar aqui, a regulamentação da Lei em questão; modificações do Plano Rodoviário Estadual; programas e orçamentos anuais de trabalhos do Departamento; aprovação dos balanços anuais e mensais, relatórios e prestação de contas; contratos de adjudicação de serviços prestados, fornecimento de equipamentos e serviços; adjudicação de serviços ou obras que superassem os valores de Cr\$ 200.000,00(Duzentos mil cruzeiros); aprovação de projetos de estradas e obras do Departamento.

O Conselho executivo (Artigo 10), por sua vez, será composto pelo: “a) o Diretor do Departamento; b) os Chefes de divisões, secções e serviços técnicos e administrativos que forem mencionados no Decreto relativo a estruturação interna do Departamento; c) o Procurador Judicial; d) o Chefe dos serviços administrativos.”

O Conselho Executivo terá reuniões regulares, de pelo menos uma vez ao mês, sobre a presidência do seu diretor ou alguém do grupo por este designado, sendo obrigatória a presença de todos, e de que o encontro seja realizado na sede do órgão.

Segundo o Artigo 11 (Capítulo II), compete ao Conselho Executivo, entre outras funções,

[...]

- b) – discutir e elaborar os programas e orçamentos anuais do Departamento, fixando para cada projeto os característicos de viabilidade técnica, econômica e financeira, estabelecendo previsões detalhadas de prazos de execução, de recursos necessários e de providências administrativas indispensáveis;
- c) – estudar e prever periodicamente os manuais de instruções para os diversos serviços do Departamento;
- d) – julgar a classificação das propostas em concursos para adjudicação de serviços nos diversos regimes de execução e, em última instância, os recursos interpostos por concorrentes;
- e) – resolver sobre a adjudicação de serviços até o valor de Cr\$ 200.000,00 (duzentos mil cruzeiros), quando não aparecerem concorrentes;
- f) – propor motivadamente ao Conselho Rodoviário a instauração de processo administrativo contra o Diretor do Departamento bem como a sua suspensão preventiva;
- g) – ordenar a instauração de processo contra qualquer funcionário do Departamento quando o Diretor já não o tiver feito pelo mesmo fato;
- h) – tomar conhecimento do andamento geral dos trabalhos do Departa-

²⁶ Artigo Nono – “Os membros do Conselho Rodoviário receberão gratificação de Cr\$ 150,00 (Cento e Cinquenta Cruzeiros) por sessão a que comparecerem até o máximo de Cr\$ 9.000,00 (nove mil cruzeiros) anuais”.

- mento;
- i) – deliberar sobre qualquer consulta que lhe for submetida pelo Diretor ou pelo Conselho Rodoviário;

O Artigo 13, ainda no capítulo II, versa sobre a Delegação de Controle. Esta dever ser composta por: um representante da Secretaria de Viação e Obras Públicas, estranho ao Departamento de Estradas de Rodagem, que será o presidente; um representante da Contadoria Geral do Estado, um representante da Secretaria da Fazenda. O Secretário de Viação e Obras designará um representante desta pasta e ainda solicitará à Secretaria da Fazenda a delegação dos demais membros (Artigo 14).

Compete à Delegação de Controle (Art. 15), “exercer a mais ampla fiscalização sobre a administração financeira do Departamento, podendo, para esse fim, examinar a qualquer tempo, a escrituração e a documentação”. É ainda atribuição deste órgão, comunicar, por escrito, qualquer irregularidade que encontrar, aguardando o prazo de dez dias para manifestação do Diretor Geral, em isso não ocorrendo, a comunicação deverá ser feita ao Presidente do Conselho Rodoviário.

No artigo 18, sobre as atribuições do cargo de DIRETOR, objeto de investigação da nossa pesquisa – faremos um levantamento prosopográfico dos diretores durante as gestões de 1995-1998 e de 1998-2002 – encontramos as seguintes atribuições:

- a) elaborar e submeter ao Conselho Rodoviário os programas anuais e orçamentos de trabalhos acompanhados dos respectivos estudos técnicos e econômicos;
- b) – dirigir e fiscalizar a execução dos programas de trabalhos do Departamento;
- c) – promover a apresentação, pelos Municípios, dos planos de estradas e caminhos municipais e submetê-los, devidamente informados à aprovação do Conselho Rodoviário;
- d) – representar o Departamento, ativa e passivamente, em juízo, pessoalmente, pelo Procurador Judicial, ou por Delegado expressamente designado;
- e) – ordenar pagamentos e autorizar suprimentos e adiantamentos regularmente processados;
- f) – movimentar, nos termos do Regulamento competente, as contas do Departamento no Banco do Brasil e do Estado;
- g) – assinar os contratos de serviços, obras e aquisições, previamente aprovados pelos órgãos competentes;
- h) – apresentar ao Conselho Rodoviário, com parecer da Delegação de Controle, os balancetes mensais e, no tempo devido, com os pormenores necessários os relatórios mensais e anuais e as prestações de contas do Departamento;
- i) – submeter, devidamente informados, a conhecimento e deliberação do Conselho Rodoviário, quaisquer outros assuntos da competência deste;

- j) – submeter prontamente a conhecimento e deliberação do Conselho Executivo e da Delegação de Controle, todas as matérias de competência destes;
- k) – entender-se ou corresponder-se, diretamente, com quaisquer autoridades e entidades oficiais, estaduais ou privadas, sobre assuntos de interesse do Departamento, menos com o Chefe do Governo do Estado;
- l) – presidir o Conselho Executivo e participar do Conselho Rodoviário.

A organização interna do DER/PR, suas seções, divisões, serviços técnicos e administrativos (em quantidade de setores e pessoas), será proposta pelo Conselho Rodoviário, a partir dos estudos e sugestões apresentados pelo Diretor Geral em consonância com o Conselho Executivo e será decretado pelo Governo do Estado. Importante lembrar que as atribuições de cada divisão, seção e serviços devem ser previstos em Regulamento do Departamento.

Por último, destacamos o que diz o Artigo 44, “A regulamentação do presente Decreto-lei poderá ser feita por partes, de conformidade com as exigências dos serviços”²⁷. Isto permite que o DER funcione administrativamente, pleiteie, receba e administre as verbas destinadas ao estado sem uma estrutura completa, o que ocorre conforme as necessidades vão se fazendo mais urgentes. Mesmo com a “criação do DER/PR”²⁸ em 1946, o Departamento funcionou sem regulamento pelo espaço de quatro anos. Somente em 1951 houve a preocupação de dotá-lo dessa carta definidora das atribuições de cada repartição e do próprio departamento, o que teve êxito em apenas seis meses, com a assinatura do Decreto nº 2.459, de 23 de Agosto de 1951.

Somente em 1952 foi aprovado esse Organograma, através da Lei nº 1.052 que dispõe sobre a reorganização de Departamento de Estradas de Rodagem/PR. Subordinado à Secretaria de Viação e Obras, tendo sua sede inicial no Edifício da Marechal Floriano, número 40, juntamente com a Repartição Central de Polícia, o Fórum, a Diretoria de Higiene, e o Superior Tribunal de Justiça, bem como espaços destinados à cartórios de escrivães e advogados.

De fundamental no Regulamento, há a reorganização das Divisões Técnicas. Pelo organograma anterior competia às Residências, subordinadas diretamente à DCR – Divisão de Construção e Revestimento, apenas a conservação e o revesti-

²⁷ Assinaram o Decreto-Lei, os senhores Mário Gomes da Silva, Major Fernando Flores, Ruy F. Itiberê da Cunha, José Bittencourt de Paula, em Curitiba, em 18 de dezembro de 1.946, 123º ano da Independência e 58º da República.

²⁸ O desenvolvimento histórico do DER/PR pode ser melhores conferido pelos trechos do Relatórios anuais de 1951 e 52

mento primário das estradas. Os engenheiros residentes ficaram praticamente alheios à técnica de construção de estradas e incapazes de prestar informação a respeito do andamento das obras de dentro dos limites da própria residência. De outro lado competia à DEC,- Divisão de Estudos e Construção, a execução do projeto e a fiscalização da construção. Engenheiros que, regra geral, residiam em Curitiba, faziam mensalmente longos percursos em serviço de fiscalização de construção²⁹.

O novo organograma dividiu perfeitamente as atribuições: A antiga DEC. passou a denominar-se DEP – Divisão de Estudos e Projetos, sendo sua missão o planejamento. Com exceção dos engenheiros pertencentes à Seção de Estudos de Estradas, os demais não se afastam da sede, restritos que estão aos trabalhos de escritório.

A antiga DCR passou a denominar-se DCC – Divisão de Construção e Conservação, tendo por missão a execução propriamente dita. Cada Residência transformada em Distrito Rodoviário passou a ser um núcleo que superintende não só os trabalhos de construção de estrada e pavimentação, mas também a polícia de tráfego, a fiscalização do transporte coletivo e a assistência rodoviária aos municípios. O Distrito exerce a função de escola onde se exercitam os novos engenheiros, não apenas na parte técnica, mas também na parte administrativa, no conhecimento da escrituração, no manuseio das verbas, na responsabilidade do patrimônio, sempre sob a orientação do engenheiro Chefe do Distrito, pois a ele ficavam subordinados hierarquicamente.

Notou-se a diferença existente entre as regulamentações militares e civis, no que diz respeito à responsabilidade com os “bens da fazenda”. Nas primeiras, toda e qualquer passagem de função era precedida de imprescindível “passagem de carga”, “termo de responsabilidade de carga” e declaração de que a escrituração estava em “ordem e em dia”; nas segundas, não havia essa rigidez, o que, aliás procuraram estabelecer no DER, cujo patrimônio atingiu a 46 milhões de cruzeiros, à época.

O Relatório de Exercício de 1952³⁰, já mostrava o início da visão independente que o DER havia adquirido e que exigia modificações no seu escopo adminis-

²⁹ A inconveniência era dupla: primeiro, o departamento desperdiçava a capacidade técnica dos engenheiros residentes, geralmente homens experimentados em todos os serviços de estradas; segundo, dividia os encargos dos engenheiros da DEC. entre projeto e fiscalização. Viajando durante quinze dias alternados e calculando estradas ou obras de arte nos dias restantes do mês. Pouco fiscalizavam, calculavam ou projetavam por força de suas atribuições.

³⁰ O novo Organograma da Organização, aprovado em 1952 pelo Tenente Coronel Tourinho, passa a vigorar em 1953 estendendo-se até 1957

trativo inicial. O que levou a extração do texto abaixo retirado do citado relatório:

As necessidades sempre crescentes do DER, a intensificação dos serviços de pavimentação asfáltica, a mecanização da escrita e os inúmeros casos de desapropriação, exigiram a maior descentralização da administração. O Conselho Executivo estudou o novo organograma, a ser aprovado pelo Conselho Rodoviário, e posteriormente submetido à aprovação do Senhor Governador do Estado, previsto para vigorar em 1953 (1952, p. 57).³¹

Na estrutura administrativa do Estado, a Secretaria de Viação e Obras Públicas era a responsável por receber as verbas orçamentárias do Estado que seriam repassadas ao DER. Os governos do Estado, a partir de Lupion, concentraram esforços no que tange a construção da malha rodoviária no Estado do Paraná, mesmo que a partir de meados dos anos de 1960 a Secretaria de Viação e Obras Públicas passou a receber menos recursos destinados as obras de infraestrutura, pelo menos no primeiro e segundo governos militares.

O governo de Moisés Lupion foi o primeiro a ser eleito democraticamente e foi logo após o seu governo que o DER foi criado, com a finalidade de administrar a infraestrutura rodoviária estadual, a partir de uma imposição por parte do governo federal, no sentido de exigir um órgão central regional responsável pela infraestrutura de transportes que recebesse os recursos do governo federal. Na esteira da estrutura e planejamento estatal, a iniciativa privada associada ao poder político local manifesta sua articulação. Nesse período o Grupo Lupion amplia seu alcance empresarial, avançando na direção de mais esse ramo de empreendimentos – o setor de transportes.

Segundo SALLES (2004, p.85)³², “Em 1947, o Grupo Lupion funda a *Obras e Melhoramentos Ltda. que atua nas atividades de ‘Construções, por conta própria ou comércio de obras, industrialização compra e venda de materiais correlatos e qualquer outro ramo de comércio que lhe convier’*”³³. O governador Lupion já era o homem mais rico do Paraná nesse período e seus interesses em expandir a infraestrutura de transportes vinham de encontro as transformações que o Paraná experimentava a partir de um novo ciclo econômico que compreendia a madeira e o café,

³¹ PARANÁ. **Relatório de Atividades da Secretaria de Viação e Obras Públicas**, 1952.

³² SALLES, Jefferson de Oliveira. **A relação entre o poder estatal e as estratégias de formação de um grupo empresarial paranaense nas décadas de 1940-1950: o caso do grupo Lupion**. In: A construção do Paraná Moderno: políticos e política no governo do Paraná de 1930 a 1980. Curitiba: SETI /Imprensa Oficial, 2004

³³ Grifos do Autor.

com a ascensão das regiões do norte do Paraná. Lupion cobiçava construir uma rede marítima e ferroviária mais interligada e uma malha rodoviária mais robusta para o Estado que contribuísse para libertar o Paraná do relativo atraso econômico.

Ainda segundo Maclóvia SILVA (1984; p. 73): “O ‘Plano de Libertação Econômica’, 1946/50, do governador Moysés Lupion, concretizou pequena parte de suas metas. No setor marítimo, ele alcançou sucesso, mas no ferroviário, não houve grande desempenho, pois a ferrovia planejada mal foi iniciada”. E continua Maclóvia, “Quanto ao rodoviário, a situação era a seguinte: a rede se compunha de 3070 quilômetros, sendo 730 revestidos com macadame, 387 com saibro, 1943 leito natural e 6 em paralelepípedo. Ao analisarmos os dados apresentados acima podemos compreender o nível de precarização das estradas no Paraná, ainda no governo Lupion.

Segundo o Caderno do DER (1996; p. 57)³⁴: “O governo do Estado atento ao surto de progresso dos anos 40 e 50 e preocupado, consequentemente, em manter a integração geopolítica do Estado aprova o pedido feito pelo Diretor Geral do DER para asfaltar estradas na principal região produtora de café. O problema que se coloca, no entanto, é a verba para asfaltar e o asfalto para pavimentar”. Como o Brasil ainda não produzia petróleo, a solução era importar, e certamente o custo disso, mesmo para os cofres da união que repassava recursos aos governos locais, era significativo.

Já em 1950, Bento Munhoz da Rocha Netto articulou alianças em torno de sua campanha para o executivo do Estado. Com a fama de político inescrupuloso Lupion perde pontos na popularidade e o seu adversário aproveita-se dessa situação para atacar. As famílias consideradas tradicionais ganham as eleições e retornam ao poder, agora sob a tutela dos partidos liberais e conservadores como a União Democrática Nacional (UDN), o Partido Liberal (PL), o Partido Republicano (PR), o Partido da Representação Popular (PRP) e o Partido Social Trabalhista (PST). Sua identidade insere-se no plano nacional e seu momento favorável o fez conquistar dois cargos federais para o Estado: a Carteira de Crédito Agrícola do Banco do Brasil (CREAI) e o Instituto Brasileiro do Café (IBC).

A expansão cafeeira do norte do Estado principalmente a partir deste período conduziu o Paraná a uma posição relevante quanto às exportações brasileiras, refletindo na sua melhor posição e maior participação política em nível nacional. As

³⁴PARANÁ. **História do Rodoviarismo no Paraná**. Caderno de Pesquisas. DER/SETR. 1996.

bases do desenvolvimento brasileiro começam a se consolidar a partir do segundo mandato de Vargas à frente da presidência da República. A partir desse momento verifica-se uma forte presença do Estado no conjunto da economia, ainda maior que na primeira fase de implementações estratégicas dos anos 1930.

De acordo com IANNI (1986, p. 7)³⁵, “Forma-se um sistema econômico no qual sobressaem as associações e as divergências entre três setores produtivos: o privado nacional, o estrangeiro e o estatal”. O papel do poder público na criação de condições financeiras, técnicas e jurídicas se expandem com intuito de impulsionar o processo de planificação e racionalidade econômica do setor privado do país.

Durante o governo Bento Munhoz da Rocha Neto o orçamento destinado ao setor de infraestrutura de estradas foi bastante contundente durante a sua gestão com a finalidade de executar o seu Plano Rodoviário. Segundo KUNHAVALIK³⁶:

Em sua mensagem à Assembleia Legislativa, de 1951, o governo afirma ser “preciso concentrar os recursos disponíveis para resolver as nossas maiores necessidades”, apontando como necessidade de maior urgência, a execução do plano rodoviário. É esta uma das maiores prioridades do governo Bento Munhoz, sendo inclusive a Secretaria de Viação e Obras Públicas a que mais recebeu recursos do orçamento estadual. Para exemplificar, no exercício de 1951, esta Secretaria recebeu 40,8% do total da dotação orçamentária do Estado. No exercício de 1954, este percentual alcançou 43%. (2004; p. 206).

O Plano Rodoviário do governo Bento Munhoz, em 1951³⁷, foi de fato o momento que se estabeleceu uma política de infraestrutura rodoviária para dar conta de responder uma demanda fundamental, no que diz respeito a logística necessária ao escoamento da safra de café vinda de Londrina até o porto de Paranaguá e Antonina. Era o caminho que faltava para ligar o norte a capital do Estado e o Paraná ao Estado de São Paulo, além de diminuir custos de transporte e aumentar as divisas do Estado, já que o trajeto até o porto de Santos dificultava o transporte e diminuía

³⁵IANNI Octávio. **Estado e planejamento econômico no Brasil**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1986, p.07.

³⁶KUNHAVALIK, José Pedro. **Bento Munhoz da Rocha Neto: trajetória política e gestão no governo do Paraná**. In: OLIVEIRA, Ricardo Costa de (Org.). *A construção do Paraná moderno: políticos e política no Governo do Paraná de 1930 a 1980*. Curitiba: SETI, 2004.

³⁷Decreto 2188 – 19/07/1951 – aprova o Plano Rodoviário do Paraná, elaborado pelo DER, que delineava através dos projetados troncos T-4 e T-5, as diretrizes gerais “que se converteriam nos trechos básicos que integram a Rodovia do Café. A partir desse plano rodoviário, começaram a ser elaborados planos quinquenais que estabeleciam as obras prioritárias a serem executadas no período” (DER). Está à frente do DER (Diretor Geral) Luis Carlos Pereira Tourinho, que exerceu diversos cargos, entre eles chefe do Transportes da Universidade Federal do Paraná. Segundo projeto de Lei 183/2013, a rodovia BR-467 poderá se chamar Rodovia Luiz Carlos Pereira Tourinho, uma homenagem a um dos homens influentes do rodoviarismo paranaense na década de 50.

as receitas do Estado. A fragilidade e a desunião partidária, além da morte de Vargas faz com que a nova candidatura de Bento Munhoz se enfraqueça, levando Lupion novamente ao cargo de chefe executivo estadual em 1955.

Apesar de os governos estaduais enfrentarem dificuldades orçamentárias e problemas gerados pelos conflitos de terras em várias regiões do Paraná, a Secretaria de Viação e Obras Públicas é constantemente privilegiada nas dotações de verbas. Assim, no Plano de Transportes de Moysés Lupion é possível perceber o destaque para o objetivo da circulação dos produtos agrícolas, principal problema que afligia o Estado.

Com a chegada da indústria automobilística no Brasil a partir da gestão de Juscelino Kubitschek (1956-61) o Brasil optou por direcionar seus investimentos de forma mais contundente na direção do setor rodoviário, lembrando que a única grande rodovia brasileira pavimentada no Brasil até 1940 era a Rio-São Paulo que data de meados dos anos de 1920.

Segundo Cynthia RONCAGLIO ³⁸:

Depois, o governo Juscelino Kubitschek (1955-60), sob o slogan "Cinquenta anos em cinco", inclui no Plano de Desenvolvimento Econômico uma política de atração de indústrias estrangeiras, coordenada pelo Grupo Executivo da Indústria Automobilística - GEIA, criado em 1956. A participação das montadoras estrangeiras visava, na ótica do governo desenvolvimentista, atender à demanda de um mercado para o qual a indústria nacional seria insuficiente, e passa a garantir reserva de mercado para as montadoras que se instalassem no Brasil (1996; p. 64).

Em 1956, dá-se prosseguimento ao Plano Rodoviário elaborado em 1951. Em âmbito nacional, o Presidente da República Juscelino Kubitschek, aprova, por meio do DNER, o Plano Quinquenal de Obras Rodoviárias (1956/1960).

A partir de 1957, chegam ao Brasil fábricas de veículos automotoras europeias e norte-americanas, convivendo lado a lado com a FNM, a Vemag e a Romi, empresas nacionais que logo sucumbiram ao poder econômico das concorrentes estrangeiras: em 1967, a Vemag é comprada pela Volkswagen; em 1968, a FNM é adquirida pela Alfa Romeo e, posteriormente, incorporada à Fiat, e a Romi, fabricante do primeiro veículo automotor nacional em 1955, o triciclo Romi-Isetta, desiste de fabricá-lo. (Ibidem).

É diante desse contexto que as rodovias brasileiras começam a ser planeja-

³⁸ RONCAGLIO, Cynthia. **Das estradas às rodovias: meio século do rodoviarismo do Paraná**. Curitiba: DER: DEAP, 1996.

das, isto é, as chamadas BR. A partir de 27 de dezembro de 1956, sob a Lei nº 2.975, as estradas federais passam a receber o prefixo BR³⁹, acrescido do número correspondente, e as regionais, o prefixo de cada Estado, no caso do Paraná, a sigla PR. No Paraná, é elaborado o Plano de Obras Novas, baseado em estudos sobre a produção agrícola e mineral e sobre a densidade demográfica o que vai de encontro em âmbito geral ao Plano de Transportes de Moysés Lupion. Este plano é reformulado em 1958 e a partir da década de 60, os planos traçados passaram a ter uma preocupação com a industrialização, tendo em vista o desenvolvimento econômico do Estado, que necessitava instalar e ampliar a infraestrutura básica, compreendendo energia elétrica e pavimentação de rodovias⁴⁰.

No final da década de 1950 e início de 1960⁴¹ um novo ordenamento político começava a se articular e desenvolver, mas uma classe dominante mantinha fortes e estreitos laços com uma elite política que aspirava ao seu espaço no poder como parte de um projeto que viabilizasse um processo de ampliação da base produtiva existente, com intuito, a posteriori, de acumulação.

Segundo OLIVEIRA⁴²:

Podemos pensar nas condições sociais da produção da classe dominante paranaense em uma dimensão ampla, enquanto um grupo social extenso.

³⁹ Além da sigla BR, seguem três Algarismos. O primeiro algarismo refere-se à categoria da rodovia (Radiais, - que partem da Capital Federal; Rodovias Longitudinais – que cortam o país na direção Norte-Sul; Transversais – que cortam o país na direção Leste-Oeste; e, Diagonais – cortando nas direções Noroeste-Sudeste ou Nordeste-Sudoeste). O segundo e terceiro algarismos definem a posição da rodovia em relação à Capital Federal e aos limites do País (Norte, Sul, Leste e Oeste).

⁴⁰ É deste período também, projeto e início da execução da obra de construção do edifício-sede do DER. A partir de 1958, o edifício-sede do DER começa a tomar forma, ocupando o local onde eram as instalações do pátio de "lavagem de viaturas" da Secretaria de Viação e Obras Públicas, na Av. Iguaçu, utilizando-se para tanto de recursos próprios existentes, pessoal, serviços técnicos, ferramentas e materiais próprios, produtos industrializados confeccionados pelas oficinas do órgão que possuíssem condições de manufatura. O prédio foi erguido com recursos limitados, e em 1965 (vide quadro abaixo) funcionários e diretoria, usando o elevador de obras num prédio ainda em construção e parcialmente sem janelas, assumem a sede-própria da Av. Iguaçu, fruto de seus esforços pessoais. Destaque-se a Construção da Estrada do Colono. O caminho que hoje se chama de Estrada do Colono foi aberto pelo governo do Paraná na década de 1950. A intenção era favorecer a colonização do oeste do Estado. Inicialmente ligava a estrada Foz do Iguaçu-Guarapuava, que acompanhava o limite norte do Parque Nacional do Iguaçu, até a margem do rio. Só alguns anos depois foi aberto o trecho que continuava a partir do rio Iguaçu e chegava até Capanema. Em 1986, o trecho foi interditado por uma ação do Ministério Público Federal. Permaneceu fechada durante mais de 10 anos, tendo sido invadida e reaberta à força em 1996 e 1997. A estrada foi fechada no dia 13/06/2001, cumprindo ordem judicial do Tribunal Regional Federal da 4ª Região, em Porto Alegre (RS), que determina o seu fechamento definitivo.

⁴¹ Grandes são os esforços por parte do Estado na expansão das rodovias, ferrovias e portos ao longo do século XX. Mesmo assim, no caso especificamente da malha viária o Paraná começou de fato a interligar as regiões com maior intensidade a partir da década de 1960, no governo Ney Braga, isto é, tardiamente.

⁴² OLIVEIRA, Ricardo Costa. **O Silêncio dos Vencedores**. Curitiba: Moinho do Verbo, 2001.

Não devemos ter em referência apenas o limitado número de indivíduos que, em cada geração ou conjuntura, possuem e ocupam as maiores e melhores posições e privilégios de destaque na economia e na política. Devemos avaliar os complexos grupos sociais que fornecem a cada período os atores e quadros principais da política dominante. Não devemos apenas estudar apenas os principais personagens no ápice da cena econômica e política a cada geração. Se o novo foco de análise permanecer somente nas grandes personalidades, deixaremos de avaliar as pesadas unidades familiares e de parentesco que possibilitaram a infraestrutura da produção e da performance da elite política. A classe dominante é visível a partir dos detentores de grandes fortunas, dos ocupantes dos mais elevados cargos políticos e dos grandes gestores da cultura e ideologia oficial. Porém, a riqueza, o poder e o prestígio mudam de mãos e de famílias a cada geração, nas rodas da fortuna e da *virtù* (2001, p.267).

Diante desse cenário econômico expansivo e de uma ordem política não tão nova, mas com certeza diferenciada, com a entrada de novos atores e alianças políticas, o Paraná inaugura uma nova fase de mobilidade estratégica em direção a um novo estágio complementar no processo de acumulação capitalista.

Um novo e até então inexpressivo partido político surge, o Partido Democrata Cristão (PDC) para disputar as eleições sob a liderança do ex-chefe de polícia do governo de Bento Munhoz da Rocha Netto, o candidato Ney Braga, que é apoiado em grande parte pela igreja católica. A associação de seu nome ao de Jânio Quadros no cenário político nacional e o falecimento de seu concorrente direto ao governo do estado, Souza Naves, pelo Partido Trabalhista Brasileiro (PTB) fazem com que Ney Braga vença as eleições e assumo o governo em 1961.

A falta de união entre setores das elites paranaenses permitiu a vitória de um partido inexpressivo sob a liderança de Ney Braga. Mas a necessidade de se fazer representar politicamente no cenário local fez com que essas mesmas elites apoiassem Braga. O objetivo maior era fazer com que o Paraná tivesse uma maior representatividade política mais ampla, no caso, nacional.

O projeto de desenvolvimento paranaense precisava de respaldo político para colocar na ordem do dia uma série de programas que propiciassem gerar e canalizar recursos econômicos e financeiros para o fomento da estrutura produtiva. A necessidade de viabilizar de fato um projeto de desenvolvimento paranaense impôs às classes dominantes uma nova formação política com alianças diferenciadas que pudessem votar leis e projetos de vital importância para a expansão econômica pretendida, dando continuidade ao processo de acumulação capitalista.

No que diz respeito à influência das classes dominantes nos aparelhos de

Estado, MILIBAND⁴³ acrescenta:

A noção de que os empresários não estão diretamente envolvidos no governo e na administração (e ainda nas assembleias legislativas) é obviamente falsa. Eles estão envolvidos e tanto mais diretamente à proporção que o estado passa a ocupar-se mais com a vida econômica, sempre que o estado "intervém", verificar-se-á que os homens de negócios, em uma posição excepcionalmente forte se comparada com outros grupos econômicos, influenciam e até mesmo determinam a natureza daquela intervenção (1972, p. 78).

As elites econômicas, políticas e militares precisavam elaborar um plano que contemplasse as atividades empresariais mais tradicionais em consonância com interesses privados diversos e que entendessem o papel da industrialização como um dos pilares do crescimento e desenvolvimento econômico e social, garantindo, assim, suporte de investimentos em infraestrutura necessários para o avanço da economia paranaense.

Para viabilizar o desenvolvimento paranaense a administração de Ney Braga à frente do executivo estadual resgatou o Banestado de uma situação pré-falimentar, a Copel criada em 1954 no governo Bento Munhoz e esquecida na gestão seguinte de Lupion passa a contar com um aporte maior de recursos na gestão de Ney e as outras instituições como a Fundepar, Telepar, Sanepar passam a fazer parte do rol de empresas fundamentais para o desenvolvimento econômico paranaense, com forte incentivo ao processo de industrialização via CODEPAR.

Segundo KUNHAVALIK⁴⁴:

De acordo com Oliva Augusto, neste projeto havia a ideia de que o Paraná era uma região periférica e dependente em relação ao polo dominante nacional, ou seja, São Paulo. A situação do Paraná seria similar a das regiões subdesenvolvidas frente às regiões desenvolvidas em nível internacional. Essa ideia é orientadora do projeto desenvolvimentista paranaense. Considera que este projeto seria a "[...]atualização' para o Paraná, da ideologia desenvolvimentista dominante em termos nacionais". Ou seja, a ideologia nacional desenvolvimentista. (2004; p. 284).

A criação do FRN (Fundo Rodoviário Nacional) por parte do governo federal e a criação da CODEPAR (Companhia de Desenvolvimento do Paraná) que admi-

⁴³ MILIBAND, R. **O Estado na Sociedade Capitalista**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1972.

⁴⁴ KUNHAVALIK, José Pedro. **Ney Braga: Trajetória Política e Bases do Poder**. In: OLIVEIRA, Ricardo Costa de (Org.). **A construção do Paraná moderno: políticos e política no Governo do Paraná de 1930 a 1980**. Curitiba: SETI, 2004.

nistra a utilização do FDE (Fundo de Desenvolvimento Econômico) criado no governo Ney Braga que funciona como alicerce financeiro ao projeto de desenvolvimento paranaense, permitiu juntamente com o DNER (Departamento Nacional de Estradas e Rodagem) e o DER (Departamento de Estradas e Rodagem) avançar rumo à construção de uma malha viária mais extensa, no sentido que possibilitasse integrar ainda mais os principais polos e eixos econômicos do Estado.

A pavimentação das rodovias e as integrações realizadas entre as regiões, principalmente a partir da década de 1960 foram obras necessárias no que tange ao projeto de desenvolvimento paranaense, surgiram eixos integradores com as diferentes regiões e com o próprio porto de Paranaguá. Obras rodoviárias como a conclusão do trecho da BR-277 entre Curitiba e Paranaguá, as pavimentações de rodovias alimentadoras e vicinais que permitem o acesso a distâncias mais curtas entre determinadas localidades e áreas rurais mais distantes. Segundo Maclóvia Correa da Silva (1984; p. 98): “O rodoviarismo já havia se estendido por todo o Estado e o problema não era mais “abrir estradas”, mas sim “melhorar estradas”. O governador procurou melhorar as principais vias, as quais ligavam e atravessavam as regiões mais prósperas do território”. As rodovias já são a prioridade de transporte, principalmente a partir de meados da década de 1950 no Brasil e os demais modais foram negligenciados desde então, mesmo que o setor rodoviário sozinho não apresentasse uma solução para as questões relacionadas à vazão dos produtos agrícolas e industriais produzidos.

Ainda pelo Decreto de nº 25.557, publicado em Diário oficial de nº152, de 05/09/1959, é aprovado o novo Organograma do DER, alterando substancialmente a constituição dessa Diretoria que passa a ser constituída por: Assistência Técnica (DA/AT), Gabinete (Gab/DA), Divisão de Administração e Controle (DA-1), Divisão de Material (DA-2) e Serviço de Pessoal (DA/SP).

Conforme consta do Caderno de Pesquisas do DER⁴⁵:

A Divisão de Oficinas e Máquinas, em virtude de suas específicas atribuições, passou a integrar à Diretoria Técnica. A Divisão de Saúde e Assistência Social foi extinta da Constituição da Sociedade Cooperativa Rodoviária. Constituem atribuições da Sociedade Cooperativa Rodoparanaense Limitada, todos os encargos que competiam à extinta Divisão de Saúde e Assistência Social (1996, p. 53).

⁴⁵ PARANÁ. **História do Rodoviarismo no Paraná**. Caderno de Pesquisas. DER/SETR. 1996, p. 53.

Através do Decreto nº8424/62 de 07/06/62 foi aprovado o Regimento do DER-PR, retratando na ocasião, o impulso que deveria ter a área rodoviária durante o Governo da época, mostrando uma definição precisa das funções de cada repartição do Departamento e seus titulares, inclusive fixando os requisitos exigidos dos seus dirigentes maiores (Diretores).

Possivelmente devido ao grande interesse na conclusão da Rodovia do Café⁴⁶ e o grande número de outras obras em andamento, especialmente no Norte e Noroeste do Estado, foi necessária nova adequação da estrutura do Departamento, o que levou à aprovação de nova estrutura organizacional e regulamento, conforme o Decreto nº 16708 de 22/12/1964. Este organograma já mostrava a total abrangência da política rodoviária pelo Estado, pois os Distritos Rodoviários (17 unidades ao todo) já se encontravam distribuídos em todo o território estadual.

A necessidade de se possuir unidades administrativas mais flexíveis, ligadas diretamente à Diretoria Geral, com finalidades específicas de administrar algumas estradas federais delegadas, (em especial as obras complementares e duplicação da BR-277, Curitiba – Paranaguá), deram razão para novas alterações do organograma, sendo aprovado um novo regulamento para o Departamento em 27/04/1967, conforme Decreto nº 4.947.

1.1.2 Instituições do Desenvolvimento Paranaense e o impulso para o desenvolvimentismo autoritário

Segundo a *História Administrativa do Paraná* concebido pelo Arquivo Público do Paraná a CODEPAR foi instituída oficialmente através da Lei nº 4.529, de 12 de janeiro de 1962: “Súmula: Institui o Fundo de Desenvolvimento Econômico e autoriza o Poder Executivo a constituir a sociedade de economia mista Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná – CODEPAR” (Diário Oficial da União, de 15 de janeiro de 1962)⁴⁷.

A CODEPAR se transformava em uma espécie de carro chefe das empresas criadas nesse período transformando-se no símbolo do desenvolvimentismo. A empresa foi criada justamente para fomentar o desenvolvimento econômico do Estado

⁴⁶ Cabe destacar que a BR-376, (Estrada do Café), foi inaugurada em 25/07/1965.

⁴⁷ ARQUIVO PÚBLICO DO PARANÁ, op. cit., p. 104.

através do financiamento das atividades produtivas e da industrialização como mola propulsora do crescimento e progresso paranaense. Ela foi concebida como um projeto do PLADEP, a princípio como uma empresa responsável por estudos, planejamento e coordenação de atividades econômicas e por isso, deveria estar cercada de pessoal qualificado da administração pública no que tange aos aspectos técnicos.

Um corpo coeso de profissionais técnicos especializados nas áreas de pesquisa, coordenação, planejamento, setor econômico-financeiro entre outras atividades referentes ao tecnocratismo estatal e que fosse ao mesmo tempo uma instituição isenta em relação à participação política, isto é, o técnico “deveria” estar isolado das interferências políticas, por mais que paradoxalmente as tomadas de decisões em relação à efetivação de determinadas ações fossem inerentemente políticas.

Grande parte dos quadros que trabalhavam no PLADEP foi transferida para a CODEPAR com a intenção de dar forma e conteúdo à empresa no que diz respeito a sua capacidade técnica. Apesar de a CODEPAR representar formalmente uma nova fase do processo de desenvolvimento econômico-social no Paraná seu quadro técnico reconhecia que apesar da necessidade de promover à industrialização o Paraná era por natureza um Estado agrícola e que dependia extremamente do café para crescer e se desenvolver.

Segundo KUNHAVALIK⁴⁸:

Ao mesmo tempo, essa situação não se restringe somente “à criação da infraestrutura necessária à industrialização”, ou seja, a uma ação indireta, propiciadora de um clima favorável à instalação de indústrias no Estado, mas trata-se da intervenção do Estado diretamente na promoção da industrialização, através de um mecanismo financeiro subsidiador das mesmas. Isso fica revelado na lei criadora da CODEPAR (9). Seu primeiro artigo dispõe o seguinte: “E instituído o Fundo de Desenvolvimento Econômico – FDE, cujos recursos se aplicarão (...) aos objetivos (...) seguintes: a) produção e distribuição de energia elétrica (...); b) investimento do Estado do Paraná (...); c) desenvolvimento industrial e agrícola (...).” (2004, p. 289).

Essa industrialização capitaneou as mudanças na base econômica com vistas ao desenvolvimento regional paranaense, mas ao mesmo tempo, os técnicos da coordenação e planejamento consideravam prudente e racional manter os investimentos no setor agrícola devido à extrema dependência econômica em relação a esse setor movido pela exploração do café.

⁴⁸ KUNHAVALIK, José Pedro. **Ney Braga: Trajetória Política e Bases do Poder**. In: OLIVEIRA, Ricardo Costa de (Org.). *A construção do Paraná moderno: políticos e política no Governo do Paraná de 1930 a 1980*. Curitiba: SETI, 2004.

Apesar da dependência que o Paraná tinha e ainda tem em relação ao setor agrícola, contraditoriamente era esse setor que contribuía com a evasão de renda e com os desequilíbrios externos da economia paranaense, principalmente em relação ao seu vizinho São Paulo. Mas, essas mudanças apenas aconteceriam gradativamente e seus técnicos entendiam que os investimentos em infraestrutura do Estado deveriam contemplar mudanças no perfil industrial e tecnológico também nos negócios advindos do campo.

Segundo KUNHAWALIK, apud Augusto:

A maior preocupação do governo naquele momento era com as deficiências da infraestrutura do Estado. Indicador disso são os recursos do FDE, que foram destinados prioritariamente para o setor de energia elétrica e para a construção de estradas. Dos recursos do FDE, 80% foram destinados a gastos com o setor público, sendo que 36% seria para energia elétrica e para a construção de estradas, com prioridade à Rodovia do Café, que ligava o Norte do Paraná a Curitiba e com o Porto de Paranaguá. Dos recursos destinados a empresas privadas, mais de 65% dos financiamentos aprovados estavam vinculados à transformação da produção agropecuária. (Ibidem).

No primeiro momento a CODEPAR financiava pequenas e médias empresas, mas a partir do golpe militar de 1964 com a maior centralização do poder político a CODEPAR passa a financiar projetos de empresas estrangeiras, modificando assim o estatuto que deu vida e forma a Companhia. O caráter centralizador do Estado em nível econômico e político já existiam antes de 1964, tratando-se, portanto, de uma questão que tem raízes históricas no Brasil. Mas é a partir do golpe militar que a centralização política se faz via autoritarismo e imposição de políticas e normas que se enquadram também na configuração de um capitalismo monopolista burguês em ascensão.

O ideário do desenvolvimentismo era discursar sobre o primado do técnico sobre o político e colocar os planejadores em uma situação de distanciamento das influências políticas, porém a intenção era de reforçar a administração estatal, deixando os aparelhos estatais robustos o suficiente para servir tanto como aparelho repressivo de Estado e ao mesmo tempo funcionar como pilar de sustentação da infraestrutura de base de um capitalismo adaptado para assimilar o setor agrícola e a indústria ainda incipiente.

Outro aspecto refere-se ao fato de que na verdade o primado do técnico em relação ao político era uma retórica que na prática não se consolidou. Apesar de

existir insulamento por parte de alguns aparelhos burocráticos de Estado as influências políticas e os interesses externos e de coalizão terminam por definir estratégias que se moldam na direção do favorecimento de alguns grupos, campos profissionais e políticos profissionais em torno de ideias e políticas públicas que se aderem a vantagens. A intenção era de alinhar as decisões dos tecnocratas aos demais grupos que disputavam espaços de manutenção e inserção no poder decisório no que tange a ação política em torno de interesses econômicos. Foram criados conselhos de representantes de vários setores da burguesia paranaense como forma de abrir espaços para a discussão sobre as alternativas ou caminhos que o desenvolvimentismo regional deveria tomar.

Na CODEPAR existia um órgão (Conselho de Investimentos)⁴⁹ que decidia sobre a política de investimentos da Companhia, definia prioridades de investimento e alocação de recursos tendo em vista as necessidades da economia regional. O conselho também discutiria as regiões do Estado em que se deveriam promover políticas de desenvolvimento regional, além de incentivar a formação de pessoal técnico qualificado para desempenhar funções de coordenação, estudos e planejamento.

Segundo AUGUSTO⁵⁰:

A diretoria era escolhida diretamente pelo Governador, visto que o Estado era acionista majoritário da Companhia; a equipe técnica e administrativa, recrutada através de concurso. Em última instância, a orientação do órgão ficava dependente (mesmo que de forma disfarçada) do Executivo e dos grupos que o apoiavam. A participação dos trabalhadores, restrita a um único elemento, apresentada pelo PTB como condição para apoiar a proposta governamental, além de submersa numericamente, era manipulável na direção dos interesses predominantes. Na realidade, o PTB, através do deputado Waldemar Daros apresentou emenda ao projeto de lei pleiteando que, tanto na Diretoria como nos Conselhos de Investimentos e Fiscal, os trabalhadores tivessem representantes em maioria sobre aqueles indicados pelo COCEP e a Universidade Federal do Paraná, já que “se são classes assalariadas, se é o povo (...) que irá contribuir com a sua poupança (...) que se entregue ao povo e aos trabalhadores a direção da entidade que irá gerir os destinos do mesmo nesse período de cinco anos”. A emenda, entretanto, foi rejeitada. Ressalta então qual a função da participação dos trabalhadores no organismo: cumpria um papel adequado à população do projeto de de-

⁴⁹ Os membros do Conselho de Investimentos eram definidos pelo Conselho Coordenador das Classes Econômicas do Paraná – COCEP, pela Federação dos Empregados em Estabelecimentos Bancários do Estado do Paraná, pela Universidade Federal do Paraná – UFPR, pela Federação dos Trabalhadores da Indústria do Estado do Paraná, pela Federação dos Trabalhadores no Comércio do Estado do Paraná, pela Federação dos Trabalhadores nas Indústrias de Alimentação do Estado do Paraná e pelos três diretores da Codepar.

⁵⁰ AUGUSTO, Maria Helena Oliva. **Intervencionismo Estatal e ideologia Desenvolvimentista. Símbolo. 1978.** A autora cita Waldemar Daros, do PTB, em discurso na sessão de 03-01-1962, transcrito nos Anais da Assembleia, vol. XLVIII, p. 9618.

envolvimento que se explicitava na criação da Companhia mas seu poder de interferência era quase nulo (1978, p. 78).

A formalização da participação dos trabalhadores, o deslocamento do planejamento em sentido algumas vezes oposto aqueles anteriormente concebidos devido à necessidade que o Estado tinha de envolver diversos acertos políticos com segmentos da política profissional, grupos empresariais, entre outros, desviou o caminho da Companhia justamente para uma direção mais política do que técnica.

Esse problema agravou pós-1964 quando a centralização do poder político autoritário desenhou um novo pacto entre a federação e os estados e a exclusão gradativa da participação dos grupos minoritários das comissões e dos conselhos decisórios. Isso se refletiu na CODEPAR quando o governador Ney Braga resolveu tomar a frente da Companhia, esvaziando na prática o discurso ideológico democrático desenvolvimentista. A diminuição da oposição devido à cassação de vários parlamentares por intermédio do golpe e a aproximação entre o centro político representado por Brasília e os governadores contribuiu para deteriorar o projeto paranaense de desenvolvimento e fortalecer o poder dos mandatários do executivo estadual.

Os recursos que alimentavam a CODEPAR começavam a ser desviados para alimentar vários interesses de nível político e econômico e a satisfazer interesses contraditórios aos projetos de desenvolvimento planejados, coordenados e financiados pela CODEPAR; além da própria autonomia dos técnicos sendo cada vez mais relativizada. Mesmo antes do golpe as disputas políticas e os interesses variados desviaram os caminhos pelos quais a CODEPAR havia sido criada.

Segundo Cunha FILHO⁵¹:

As constantes redefinições das bases de sustentação do Governo, formando verdadeiros arranjos governativos, então necessários num ambiente democrático, não ameaçavam somente o projeto de desenvolvimento. A própria Companhia sofria sérias ameaças. A fim de vencer uma verdadeira batalha legislativa para conseguir a aprovação de mais um empréstimo adicional sobre o Imposto sobre Vendas e Consignações (IVC) – o Empréstimo Compulsório Especial (ECE) – o Governador Ney Braga teve de fazer várias concessões. A lei 4826 de 20 de fevereiro de 1964, por exemplo, retirava da CODEPAR a função de coordenar a gestão financeira de todas as empresas de economia mista do governo, inclusive a responsabilidade de indicar ao Governador, em lista tripla, os nomes dos candidatos aos cargos de Dire-

⁵¹ FILHO, Valter Fernandes da Cunha. **Estado, Política Econômica e Cultura Desenvolvimentista: o Caso do Banco de Desenvolvimento do Paraná S.A..** Tese apresentada ao Programa de Pós Graduação em História – DEHIS/SCHLA – UFPR, 2005.

tores Financeiros pelas empresas (AUGUSTO, 1978). É bom lembrar que esta era uma das funções que fazia da CODEPAR uma agência governamental (2005, p.188-190).

A nova conjuntura que começou a ser desenhada a partir de março de 1964, pelo menos inicialmente, só veio agravar a situação da Companhia. Devido à participação ativa do Governador Ney Braga nos eventos que derrubaram o Presidente João Goulart, a oposição à sua política desenvolvimentista se apequenou, principalmente pela cassação de alguns parlamentares. A partir de então os governistas, que se agigantaram do dia para a noite, passaram a desviar cada vez mais os recursos da CODEPAR, que deviam obedecer a um programa de alocação pré-determinado.

O assalto aos cofres da Companhia começou pelo próprio Governador, antes do golpe, quando a oposição ainda era ativa. Devido às suas pretensões nacionais Ney Braga passou a desviar cada vez mais dinheiro do FDE para fins eleitorais (AUGUSTO, 1978, p. 69). Após a instalação do novo regime esta prática se estendeu aos governistas na Assembleia. Um exemplo disso foi o Projeto de Lei 24/65, apresentado pelo deputado Aníbal Khoury, que estabelecia novas regras para o financiamento junto à CODEPAR, fixando um novo limite que poderia ser dado por empréstimos, independentemente da aprovação do Conselho de Investimentos (AUGUSTO, 1978, p. 113). Tal projeto foi tornado Lei (5001/65) e, como se pode ver, fez com que as decisões sobre investimentos e empréstimos passassem a depender mais de política do que de técnica e análise.

Uma fase de desprestígio de técnicos especializados começava por dentro da instituição através da manipulação política e econômica do governo e dos grupos de pressão que não gostariam de ver seus projetos sendo avaliados por critérios técnicos já que os interesses de grupos e políticos se revelavam prioridade, principalmente naquele momento onde a oposição estava represada e as ações do governo não sofriam desgastes e impedimentos. A aderência do governo estadual à política autoritária do governo central tão compassada resultou num forte prestígio de Ney Braga tanto em nível local quanto no cenário federal, já que conseguiu nas eleições seguintes eleger seu secretário da agricultura Paulo Pimentel para o governo do Estado e ainda ser cotado para assumir a presidência da República no período subsequente a gestão de Castelo Branco.

O projeto paranaense continuou no governo Pimentel pelos caminhos traça-

dos por Ney, independente de algumas rupturas futuras, mas a nova etapa de acumulação do capitalismo monopolista brasileiro necessitava de um rearranjo, e o Paraná seguiu a cartilha fielmente a esse projeto de continuidade desenvolvimentista, só que agora seria reavaliado através de outros parâmetros e conduzido por programas mais ortodoxos em relação aos aspectos econômicos. E certamente a CODEPAR se enquadraria a essas mudanças como uma empresa que passaria por um processo de reestruturação aos moldes do governo autoritário centralizador.

O arrocho fiscal e financeiro que se inicia a partir de meados da década de 1960 conduz à criação de instituições econômicas e financeiras nacionais com intuito de controlar os recursos de forma rígida e centralizada. A partir disso o governo de Paulo Pimentel começa uma fase de dificuldades econômicas não apenas devido à política econômica, mas também pela queda da produção cafeeira devido em grande medida as fortes geadas que assolaram a região produtora do norte do Paraná. As restrições orçamentárias afetaram as empresas paranaenses e os recursos financeiros destinados aos investimentos necessários a dar conta do processo de industrialização iniciado por Ney Braga diminuíram abruptamente, o papel da CODEPAR estava ameaçado.

O esvaziamento da decisão técnica incumbida aos tecnocratas em detrimento da política capitaneado por interesses nacionais e regionais removeu a CODEPAR dos seus objetivos principais. Durante os governos de Ney Braga (1961-1965) e de Paulo Pimentel (1966-1971) uma significativa transformação em relação às instituições estatais se colocam em curso, transformações estas que irão influenciar o posicionamento do Estado em relação às políticas públicas de infraestrutura e transportes.

Segundo o professor Igor Zandoni Carneiro LEÃO⁵²:

A idéia, então, de vencer essa situação periférica e subdesenvolvida do Paraná vem desde esse período dos anos 50, e começa a ser enfrentada através de um planejamento estatal, centrado numa companhia de desenvolvimento, a Companhia de Desenvolvimento do Paraná (CODEPAR), que vai ser o núcleo do BADEP (Banco de Desenvolvimento do Paraná). Em 1967, com a transformação da CODEPAR em BADEP, fruto da reforma financeira de 1966-67, começa-se a planejar o chamado Modelo Paranaense de Desenvolvimento. Esse modelo é uma tentativa de fazer uma industrialização quase que sozinha aqui dentro do Estado. (1999, p. 12)

⁵² LEÃO, I.Z. C. C. **As desventuras do Paranismo** In Revista FAE. Curitiba, FAE, 1999, v.2, n.3.

A transformação da CODEPAR em BADEP ocorreu por diversas razões, principalmente políticas, mas esse processo de transição ocorreu formalmente a partir do momento que uma Resolução nº 93 do Banco Central de 1968 regulamentou a constituição e o funcionamento dos bancos estaduais de desenvolvimento. O que contribuiu para essa mudança foi à questão que envolve o planejamento econômico estratégico alinhado ao fomento das atividades produtivas das empresas paranaenses. A CODEPAR carecia de uma assessoria em termos de pesquisa e planejamento e ao mesmo tempo não tinha a flexibilidade para captar recursos oriundos de outras fontes.

Segundo MAGALHÃES:⁵³

Essa era uma situação anômala. Ocorre que a CODEPAR, como órgão de fomento ao desenvolvimento, precisava, para cumprir adequadamente seu papel, orientar-se pelo balizamento de um planejamento estadual. Como este não existia, tentou-se substituí-lo internamente. Só que a empresa não tinha delegação de competência nem poderes para tanto, além do que, como agente financiador, funcionava a contento, sem qualquer planejamento. Estas contradições ficaram mais nítidas após a transformação da empresa em banco, em 1969, parte de um sistema de banco de desenvolvimento cujas preocupações maiores eram com o desempenho financeiro, e não com o planejamento, pois essa era a concepção dominante ao nível dos aparelhos de estado federais no período. Essa foi à fase de menor prestígio da concepção de planejamento do Paraná (e no Brasil). (p. 3).

Com a desativação do PLADEP a CODEPAR teve que aos poucos assumir o planejamento estadual, mesmo que precariamente, devido a necessidade de uma mínima orientação no sentido de apreciar fomentos de atividades diversas para que fossem submetidos à diretoria do órgão. Houve mudança de órgão de fomento para o Banco estadual, essas mudanças privilegiariam o ajuste econômico financeiro em detrimento do planejamento estratégico impondo um controle ainda maior em relação às agências de fomento e investimento.

No caso da CODEPAR essas mudanças seriam suficientes para solapar o locus do desenvolvimento através da modificação das diretrizes do projeto paranaense anteriormente concebido. Essa mudança chegaria no auge através da extinção da Companhia, que se transformaria em breve no Banco de Desenvolvimento do Estado do Paraná – BADEP. Esse processo de mudança começa a operar através da entrada em vigor da Lei Federal nº 4.595, de 31.12.64, que dispunha tanto sobre a política quanto o sistema financeiro montado para salvaguardar os interesses finan-

⁵³ MAGALHÃES FILHO, Francisco. **O Iparde há dez anos** : história e reflexões. s.n.t. 11p.

ceiro-cosmopolita e dos grandes conglomerados que se erguiam com as benesses do estado intervencionista burguês.

Segundo Cunha FILHO⁵⁴:

A referida Lei acabou por dar origem a instituições poderosíssimas, como o Banco Central do Brasil (BACEN) e o Conselho Monetário Nacional (CMN), que tinham como tarefa a formulação, a direção e a fiscalização da execução da política financeira do novo governo. Não resta dúvida que tanto as instituições financeira de propriedade privada quanto às públicas sofreram restrições de ação, por exemplo, como a obrigatoriedade dos depósitos compulsórios no BACEN (2005, p. 195).

A principal modificação quanto à orientação econômico-financeira está sendo construída desde o golpe militar e prioriza investimentos em setores que tendem a concentração dos mercados. Setores fortes e competitivos aliados às empresas estrangeiras passam a ser financiados pelo estado de uma forma mais aguda e constante. A política econômica contracionista que privilegia aspectos relacionados ao controle monetário e fiscal tendem a excluir pequenas e médias empresas em detrimento de oligopólios que detém capacidade para operar em situações de recessão.

Setores da indústria pesada e agroindústria conseguem passar pelos filtros da concorrência econômica impostos por períodos de baixo crescimento e de políticas de contenção inflacionárias severas, por isso passam a se beneficiar tanto de investimentos que terminam por se direcionar a setores mais fortes, enquanto empresas de menor porte não conseguem prosperar e são empurradas para fora do mercado. Essa política serve como barreira à competição e ao mesmo tempo serve aos interesses do capitalismo monopolista burguês transnacional.

Se a CODEPAR passou a ser reconhecida por ser uma empresa criada para fomentar o desenvolvimento econômico paranaense através de financiamentos e investimentos em infraestrutura de base acompanhando a ideologia desenvolvimentista industrializante em nível nacional no seu segundo ciclo intervencionista e democrático, o mesmo não ocorreu no momento em que o governo federal centralizado sob as bases do autoritarismo impôs um padrão de acumulação que beneficiava os grandes grupos econômicos, imobilizando assim, as ações de incentivo as in-

⁵⁴ FILHO, Valter Fernandes da Cunha. **Estado, Política Econômica e Cultura Desenvolvimentista: o Caso do Banco de Desenvolvimento do Paraná S.A..** Tese apresentada ao Programa de Pós Graduação em História – DEHIS/SCHLA – UFPR, 2005.

dústrias nascentes regionais. O projeto de desenvolvimento paranaense capitaneado pela empresa estatal CODEPAR marcou uma fase de construção de um capitalismo industrial regional, por isso, a sua ênfase no início dos trabalhos se dava através do fomento de atividades locais.

Essa política de beneficiar as empresas locais restringiu a concessão de seus financiamentos apenas as indústrias localizadas no estado e que não fossem ligadas a grupos que pudessem controlar a maior parte do segmento em que atuasse, isto é, essas empresas não poderiam ser monopólios ou estarem vinculadas a esse tipo de concentração de mercado.

A transformação da CODEPAR em BADEP em 1968 é o resultado dessa mudança de orientação em nível nacional e também do momento que o planejamento vivia, isto é, uma fase de pouca orientação nesse sentido. Segundo o caderno a História Administrativa do Paraná produzido pelo arquivo público o BADEP foi criado através do ato.⁵⁵

Ata de Assembleia Geral Extraordinária nº 14 de 30 de setembro de 1968.
Súmula: Altera a denominação da Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná – CODEPAR para Banco de Desenvolvimento do Paraná S/A – BADEP. Arquivada na Junta Comercial do Paraná sob o nº 79.578 em 12.12.1968. (Diário Oficial da União, de 1º de outubro de 1968).

Ao contrário da CODEPAR que era financiada pela arrecadação de impostos provenientes do próprio Estado, o BADEP dependia em grande medida de recursos provenientes do governo federal. Os recursos eram retidos pelo governo federal e a formalização desse processo ocorreu através da reforma tributária de 1966 que concentrou a arrecadação de impostos na esfera federal.

Esse momento de transição entre a fase de estagnação e falta de planejamento no Brasil e no Paraná terá o seu momento de discussão e retomada a partir dos anos de 1970 quando o governo federal começará a insistir em orientar as atividades produtivas e retomar o projeto desenvolvimentista, financiando os Estados da federação impulsionado pelo chamado “milagre econômico”. O momento político pós-1968 também marca uma fase de extrema centralização política autoritária, com forte presença do Estado em vistas ao funcionamento dos aparelhos ideológicos e

⁵⁵ ARQUIVO PÚBLICO DO PARANÁ. **História administrativa do Paraná (1948-1998)**: criação, competências e alterações das unidades administrativas do Estado. Curitiba: Imprensa Oficial/DEAP, p. 112, 2002.

repressivos do estado e sua propagação através da administração e do planejamento como instrumento de controle político aliado à ideia de um Estado forte.

As transformações mais profundas nos aparelhos de controle político e econômico com intervencionismo bastante acentuado começaram a ocorrer na transição do governo Paulo Pimentel ocorrendo até o governo de Jayme Canet, com a construção de um sistema de planejamento que abrangeu, não apenas a questão da nova fase do desenvolvimentismo, mas, também, outras instituições políticas que reforçaram a ação do estado em diversos setores, com intuito de promover também uma posição política autoritária bastante presente (aparelhos repressivos de Estado).

Na década de sessenta, a rede de conservação de estradas no Paraná⁵⁶, contava com 8 mil quilômetros, sendo 181 Km revestidos em asfalto, 24 Km com paralelepípedos, 619 Km com macadame, 1.970 Km com saibro e 3.516 Km em leito natural. A rede municipal atingia 39 mil quilômetros.

Dentre as principais realizações vale destacar: “A obra que causou grande impacto, na década de 1960 foi a Rodovia do Café. A principal meta do período era pavimentar o trecho Ponta Grossa-Apucarana. Até então, a ligação entre norte e sul do Estado se fazia pela antiga Estrada do Cerne, uma estrada cheia de curvas, estreita e sem pavimentação”.

Como parte das comemorações de inauguração da Rodovia do Café, realizaram-se várias atividades, dentre elas, uma prova automobilística com a participação de pilotos de todo o país e do exterior, em que se assinalou a presença de duas corredoras no *grid* de largada. O trajeto foi de ida e volta de Curitiba a Apucarana. Diversas pessoas acamparam às margens da rodovia para acompanhar de perto o evento que marcou a inauguração da estrada.

A Rodovia do Xisto ou PR-5, hoje BR-476 era tida como eixo importante para a economia paranaense. O trecho Curitiba–Lapa–São Mateus do Sul iniciou-se a partir de um convênio realizado entre o DER e a Petrobrás em 1962. A largura da estrada era de 14 metros, com uma extensão de cento e vinte e sete quilômetros. Para a Petrobrás, a importância da rodovia encontrava-se nas grandes reservas de xisto do Paraná, localizadas em São Mateus do Sul, onde aquela empresa estava

⁵⁶CAVALCANTI, Amauri Medeiros. **Departamento De Estradas De Rodagem Do Paraná: 60 Anos Fazendo História**. Monografia de Especialização em Gestão Pública – FAESP/CAPPEX, 2006.

construindo uma usina piloto para industrialização do xisto piro-betuminoso⁵⁷. Além de favorecer a indústria do xisto, a rodovia também favorecia o escoamento de toda a produção agrícola da região sul do Paraná. Cinco anos depois, em 1967, a Rodovia do Xisto foi inaugurada com uma prova automobilística, trazendo a Curitiba pilotos de todo o Brasil, estando presente no *grid* de largada o piloto Emerson Fittipaldi, desconhecido na época. A prova compreendeu o trecho Curitiba–São Mateus do Sul–Curitiba.⁵⁸

A Rodovia dos Cereais abrangia uma faixa de 20 municípios, além das regiões situadas na zona de influência e servia para escoar a imensa produção agrícola, sendo entregues, em 1963, os trechos Maringá – Ourinhos e Uraí – Cornélio Procopio. Ainda em 1963, o DER anunciou a construção de uma estrada pioneira entre Cacatu, Tagaçaba, Serra Negra (PR-405), na diretriz da BR-6 com aproveitamento de diversos pontos daquela rodovia federal. A importância da obra justificou-se pela fertilidade das terras situadas nos vales de Cacatu, Tagaçaba e Serra Negra, abrangendo várias áreas incultas e altamente produtivas para o cultivo de café, banana, milho, arroz, cana-de-açúcar, mandioca e variadas espécies de frutas tropicais, bem como pela cobertura da densa vegetação composta de grande variedade de madeiras de lei, próprias para a construção naval⁵⁹.

A inauguração da Estrada das Praias - PR-407 em 1966, foi a coqueluche dos paranaenses, totalmente asfaltada entre a BR-277 e o Porto de Passagem (atual Caiobá), no terminal do *ferry-boat*. A BR-277, trecho Curitiba-Paranaguá, difere seu traçado de tantas outras que tenham sido até hoje planejados. Vence os confrontos da serra, bem ao sul da estrada de ferro, evitando os principais acidentes e atingindo as proximidades do rio Sagrado, afluente do Nhundiaquara quase ligado a antiga estrada calçada, obra rudimentar de engenharia ainda do Império.

Em 1968, recebeu pavimentação asfáltica a PR-11, hoje PR-151 que liga Ponta Grossa– Itararé na divisa com São Paulo. Essa obra era importante tanto em função do escoamento da produção agrícola do norte pioneiro e dos Campos Gerais para a região Sudeste do país, quanto porque aliviava, em certa medida, a saturação do tráfego na BR-116 na ligação do Paraná com São Paulo. Prosseguiu no Pa-

⁵⁷ A matéria orgânica (querogênio), que depois será transformada em betume, é sólida à temperatura ambiente, o betume é obtido através do aquecimento da rocha.

⁵⁸ RONCAGLIO, Cynthia. **Das estradas às rodovias: meio século do rodoviarismo do Paraná**. Curitiba: DER: DEAP, 1996

⁵⁹ PARANÁ. **DER – 50 Anos de estrada rumo ao futuro** – 1996. Caderno Comemorativo.

raná, durante os anos 1960 e 1970, a pavimentação da malha rodoviária. Na primeira metade da década de 1970, entre estradas de ligação federal e estadual, foram pavimentados cerca de 600 Km.

1.2 O DESENVOLVIMENTISMO AUTORITÁRIO DA DÉCADA DE 70 E OS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

A década de 70 é considerada um período de intensas transformações na estrutura econômica do estado do Paraná, contando com uma agricultura já bastante dinâmica e diversificada, caracterizadas em grande parte devido às relações capitalistas de produção que colocavam à mostra, principalmente na região norte com o cultivo e beneficiamento do café, uma indústria de máquinas, de equipamentos e insumos agrícolas.

Nas palavras de LEÃO⁶⁰:

As transformações no campo paranaense, nos anos setenta, possuem uma dimensão agrícola, e uma dimensão agrária, ligadas como faces de um mesmo conjunto de mudanças. Nesse período, a agricultura paranaense, dinâmica e diversificada, passa também a moderna e tecnificada. Ao mesmo tempo a modernização implica novas formas de organização da produção, afetando a estrutura fundiária, a pauta dos principais produtos e a comercialização desses produtos (1983, p. 39).

É possível identificar essas mudanças a três importantes elementos: tecnificação – uma alteração do padrão extensivo para o padrão intensivo de produção agrícola; agroindustrialização manifesta pela crescente modernização e mecanização, da disponibilidade de créditos para investimento; e a exportação – inserção da agricultura brasileira no mercado internacional⁶¹.

Importante destacar, as transformações sociais decorrentes dessas transformações econômicas, principalmente estas relacionadas à agricultura. Segundo

⁶⁰ LEÃO, Igor Zanoni Constantino Carneiro. **O Paraná nos anos setenta**. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social, 1989, p. 39.

⁶¹ Essas transformações podem ser melhor exploradas no trabalho do Iparde – “Paraná: Economia e Sociedade”, bem como na obra do professor Igor Zanoni Carneiro Leão acima citada.

Demian CASTRO⁶²:

A primeira é a queda brusca da população estadual nos anos setenta devido à redução da população rural. Assiste-se no período a um rápido processo migratório para fora do estado, na direção sobretudo da grande São Paulo e cidades industriais do interior paulista e na direção da Amazônia. A migração ocorre de forma caótica, sem amparo dos governos estadual e federal, isto é, sem uma política de reassentamento dos migrantes e sem políticas de emprego e habitação nas cidades, do Paraná ou de outros estados. Por outro lado, ocorre um 54 acelerado processo de urbanização no estado, com a população urbana saltando de 36,1% para 58,6% como proporção da população total entre 1970 e 1980. O mercado urbano de trabalho mostra-se bastante dinâmico, graças à expansão da indústria e dos serviços, mas não pode acomodar todos os que deixam o campo (2005, p. 53-4).

É a partir da década de setenta que se vê no Estado a inserção da chamada empresa moderna, caracterizada pelas amplas escalas de produção, pelo uso de tecnologias modernas em níveis nacionais e internacionais. De acordo com CASTRO, “Observa-se que o estado do Paraná é inteiramente absorvido pelo espetacular processo de concentração e centralização do capital da economia brasileira. Num só golpe instalam-se a agricultura intensiva, a agroindústria e outros setores industriais em bases modernas, focadas para os mercados nacional e internacional”⁶³.

Entre o final do governo Ney Braga, que coincide com o início do regime militar e o final da década de 1960 o país passa por um rearranjo político-institucional e também por mudanças econômicas importantes no que diz respeito à reorganização dos tributos e da criação de outras instituições importantes como o Banco Central do Brasil. Um dos aspectos relevantes na mudança de configuração da alocação dos recursos para viabilizar o projeto paranaense de desenvolvimento foi a lei que determinou que somente a união pudesse instituir empréstimos compulsórios e não mais os Estados. Esse era o caso do Fundo de Desenvolvimento Econômico (FDE) administrado pela CODEPAR. Para MAGALHÃES⁶⁴:

O primeiro golpe sobre o principal instrumento de sustentação financeira do projeto, e que, ao longo prazo, se demonstra fatal, fora desferido um pouco antes da posse de Pimentel: a aprovação pelo Congresso, da emenda Constitucional número 18, já mencionada, que estabelecia que somente a União, em casos excepcionais definidos em Lei complementar, poderia instituir empréstimos compulsórios (essa disposição seria mantida em todas as

⁶² CASTRO, Demian. **Mudança, Permanência e Crise no Setor Público Paranaense**: um balanço da trajetória estadual na segunda metade do século XX. Unicamp: Campinas, 2005, p. 53-54.

⁶³ Ibidem, p. 56.

⁶⁴ MAGALHÃES FILHO, Francisco de Borja Baptista de. **Da construção ao desmanche**: análise do projeto de desenvolvimento paranaense. Curitiba: IPARDES, 2006.

constituições posteriores). A mesma emenda determinava a substituição do IVC pelo Imposto sobre a Circulação de Mercadorias (ICM), a vigorar a partir de 1967. (2006; p. 176-177)

Durante esse período houve um decréscimo dos investimentos e da disponibilidade de recursos relacionados às obras de infraestrutura entre outras. Apesar de ter ocorrido uma descapitalização do FDE a partir da transformação da CODEPAR (Companhia de Desenvolvimento do Paraná) em BADEP (Banco de Desenvolvimento do Paraná) os investimentos para a construção e complementaridade das rodovias do Estado passaram a contar com a intensa colaboração do governo federal impulsionado pelos acordos firmados a partir dos Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND) nas suas várias fases.

Esse movimento paradoxal entre esvaziamento do planejamento e expansão econômica foi sendo norteado e costurado através de diretrizes políticas alicerçadas pelo eixo central do poder autoritário capitaneado pelos militares. Mas, mesmo na ditadura não havia consensos em relação aos encaminhamentos da ação econômica e seu balizamento.

Esse momento diferenciado foi experimentado no Paraná de uma forma intensa e peculiar já que as transições entre os governos de Paulo Cruz Pimentel (31 de janeiro de 1966 a 15 de março de 1971); Haroldo Leon Perez (15 de março de 1971 a 23 de novembro de 1971); Pedro Viriato Parigot de Souza (23 de novembro de 1971 a 11 de julho de 1973); João Mansur (4 de julho de 1973 a 11 de agosto de 1973); Emílio Hoffmann Gomes (11 de agosto de 1973 a 15 de março de 1975) até o início do governo Jayme Canet Júnior, onde a renúncia de Perez e a morte de Parigot foram marcadas por um período de instabilidade, ao mesmo tempo de construção de questões que envolveram um turbilhão de debates, intenções de classes e frações de classe burguesa que disputavam uma fatia de conciliação com o poder político dominante.

Ocorreu conjuntamente a esse processo diversas possibilidades econômicas, sendo os debates em torno da constituição da Cidade Industrial de Curitiba e o Sistema de Planejamento integrado em nível estadual os principais.

Segundo Dennison OLIVEIRA⁶⁵:

Os esforços do poder público eram apoiados por iniciativas paralelas da Federação das Indústrias do Estado do Paraná (Fiep) e da Associação Comercial do Paraná (ACP). Por exemplo, durante os anos 70 ambas as entidades pleiteavam incansavelmente junto ao governo federal para que destinasse ao Estado pelo menos alguns dos seus projetos na área de siderurgia e petroquímica. Em parte graças a esses esforços é que em 1976 instalou-se uma refinaria da Petrobrás no município vizinho de Araucária. (2001, p. 47).

E Continua OLIVEIRA,

Para os objetivos desse estudo, importa destacar duas consequências do fenômeno. A primeira é que a criação de tantas agências do poder público voltada para o desenvolvimento econômico e o comprometimento do estado com os pressupostos e a mística do planejamento abriram oportunidades extraordinárias para a proliferação de técnicos em planejamento, os quais passariam posteriormente a ocupar posições de destaque nas administrações estadual e federal. Para citar dois exemplos de quadros oriundos da CODEPAR, temos o Presidente do Banco de Desenvolvimento do Paraná, do Banco do Brasil, da Caixa Econômica Federal e Ministro da Fazenda, Karlos Rischbieter, e o Presidente do BNH, da Copel, da Eletrobrás, Febraban, e diretor do Bamerindus e da Inepar, Maurício Schulmann. Temos aqui as origens históricas da formação da elite de tecnocratas que exerceu e exerce papel da maior importância na História recente do Paraná. (Ibidem)

A segunda consequência, em decorrência direta da primeira, foi a interação constante entre esses planejadores da administração pública e o empresariado industrial. Essa interação seria decisiva no detalhamento do projeto da Cidade Industrial de Curitiba. É nesse período que o planejamento floresce dando início a formalização do sistema estadual de planejamento, com objetivo de reverter o esvaziamento de um projeto estadual de desenvolvimento que vinha ocorrendo desde o início do ciclo político autoritário, em especial a partir do momento em que o governo federal centraliza as atividades financeiras, normatizando o sistema monetário, fiscal e creditício em todo o país. A ideologia desenvolvimentista retornava no período autoritário com um novo formato que preconizava uma intensa reforma administrativa, reforçando os aparelhos institucionais da tecnoburocracia e as agências de fomento ao desenvolvimento. Isso ocorreu entre o espaço temporal do início da recuperação econômica do Estado nacional, isto é, a partir de 1970 até a fase que compreende o primeiro grande choque do petróleo em 1973.

⁶⁵ OLIVEIRA, Dennison de. **Urbanização e industrialização no Paraná**. Curitiba: SEED, 2001. (Coleção história do Paraná; textos introdutórios).

Nesse período o planejamento passou despercebido no início do salto de crescimento, mas logo em seguida a ideia sobre a necessidade de um Estado forte de cunho mais nacionalista reaparece e o Paraná seguiu essa tendência, tanto em nível de crescimento econômico e diversificação produtiva quanto em matéria de aderência política, institucional e ideológica.

Segundo o Arquivo Público através do caderno História Administrativa do Paraná⁶⁶:

Na década seguinte, os governos Parigot de Souza (1971-1973), Emílio Gomes (1973-1975) e Jayme Canet Júnior (1975-1979) empenharam-se em ampliar e aperfeiçoar o quadro técnico e tinham a seu favor a conjuntura nacional, que pregava a necessidade do planejamento e da reforma administrativa, e nesta direção, a melhoria de qualificação do servidor público. Prevaleceu, na incorporação do Paraná ao processo desenvolvimentista nacional, a noção de eficiência técnica sobre a política; governava-se para os cidadãos e não com os cidadãos. O governo do Paraná, nesse período, pôde também aprofundar o entrosamento com a iniciativa privada, investindo na modernização agrícola e agroindustrial, na diversificação da produção, na instalação da Cidade Industrial de Curitiba – CIC, e da Refinaria de Petróleo, em araucária, e num programa de atração de indústrias. (2002, p. 21).

Em 1970, o governo federal divulgou o documento “Metas e Bases para a Ação do Governo”, e finalmente em 1971, o primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (PND) foi lançado aproveitando a fase de expansão e mudança da base produtiva nacional e o período marcadamente conhecido como “milagre econômico brasileiro”.

O documento procurava mostrar de forma sintética como o estado nacional deveria planejar suas ações e alcançar resultados expressivos em um tempo relativamente curto de suas aplicações. Para isso, os mecanismos de controle orçamentário, elaboração e execução dos programas e planos deveriam estar conectados a mínima noção de planejamento.

As exigências da federação em relação à montagem de estruturas de planejamento em níveis estaduais eram rígidas. Coube ao Paraná organizar-se administrativamente para cumprir as tarefas exigidas pelo governo federal para que programas, planos e metas fossem atingidos com êxito em âmbito federal.

O Conselho Estadual de Planejamento criado em 1966 que tinha sido es-

⁶⁶ ARQUIVO PÚBLICO DO PARANÁ. **História administrativa do Paraná (1948-1998)**: criação, competências e alterações das unidades administrativas do Estado. Curitiba: Imprensa Oficial/DEAP, p. 21, 2002.

quecido durante a fase de contenção (1966-1970) teve que se adequar aos requisitos exigidos pelo governo federal e procurar funcionar como apoio necessário à discussão das ações em torno do que caberia ao planejamento propor e executar. É diante dessa conjuntura que o Paraná adequou as suas estruturas técnico-administrativas as exigências do governo militar em princípios do PND I. Tendo em vista a necessidade urgente de viabilizar uma infraestrutura mais robusta no período do desenvolvimentismo autoritário, principalmente no que se referiu a questões relacionadas à energia e aos transportes o Paraná remodelou os seus órgãos, autarquias e secretarias, adaptando-as aos moldes do executivo federal.

Nesse contexto, foi instituída em 6 de maio de 1969 pela Lei nº 5.939, para o trato no âmbito estadual de assuntos concernentes a transportes, a Secretaria de Transportes. Os órgãos que integravam a jurisdição do Secretário Extraordinário dos Transportes, passaram à Secretaria dos Negócios dos Transportes. Componente da estrutura administrativa do Estado do Paraná, e cuja a pasta coube o controle da política relativa as atividades e o desenvolvimento dos órgãos setoriais de Transportes do Estado do Paraná que tinham a incumbência de elaborar, promover e estabelecer planos setoriais de natureza técnica econômica, financeira e administrativa correspondentes aos diversos sistemas de transportes.

Apenas dois meses após a implantação dessa secretaria, isto é, em 15 de julho de 1969, através do Decreto número 15.915 foi excluída da estrutura organizacional da Secretaria de Estado de Viação e Obras Públicas o Departamento Aeroviário, que desde aquele momento passaria as suas atribuições e integrar a sua estrutura administrativa à Secretaria dos Transportes. Desta maneira, todas as demais autarquias relacionadas à infraestrutura portuária como a APP e APA, o que equivale a dizer APPA (Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina) a partir de 1971 e também o Departamento de Estradas e Rodagem do Paraná (DER/PR), passaram a estar subordinados a Secretaria de Transportes do Paraná.

Através do Decreto nº 3.8442 de 31 de agosto de 1977, publicado em Diário Oficial de número 131 (05/09/1977) e nos termos da Lei nº 6.636 de 29 de novembro de 1974, ficou estabelecido que:

[...] a Secretaria de Estado dos Transportes é órgão de primeiro nível hierárquico de natureza substantiva, para orientação técnica, especializada, planejamento, coordenação, controle e execução das atividades do Setor de Transportes no Estado. Nesse novo enfoque o âmbito de atuação da Secre-

taria de Estado dos Transportes, compreende: no Campo Econômico a definição da política de transportes, do Estado, a implantação, a ampliação, a melhoria e infraestrutura, e, no Campo Institucional, a assistência técnica aos municípios, de modo a possibilitar a melhoria da infraestrutura de transportes e a compatibilização de suas iniciativas aso programas de desenvolvimento do Estado. (Paraná, 1977).

A partir de 1970, o DER-PR passou a estudar nova reforma administrativa e mudanças na sua estrutura com o objetivo de atender as recomendações do DNER. Fato comprovado pelo Relatório Anual de Atividades daquele Ano. (Paraná, 1971, p.55).

Como os “respingos” dos problemas políticos oriundos da renúncia do Governador Leon Peres, em 1971, e sendo o DER indiretamente parte das causas da renúncia, o Departamento sofreu uma relativa estagnação administrativa, com a troca de Diretores e certa instabilidade funcional oriunda de períodos curtos de Governo não houve mudanças significativas formais da estrutura da organização. A qual passou a ter mudanças isoladas, de caráter menor a partir de 1975, com a criação da Comissão Especial de Obras (CEO) diretamente ligada à Diretoria Técnica, e que teve brilhante atuação durante todo o período de governo do Governador Jaime Canet Júnior, tendo para fins práticos, padrões de decisão equivalentes e até superiores por vezes, do próprio Diretor Técnico. Nesta mesma época de governo, a aprovação do financiamento para o Programa de Rodovias Vicinais, foi criado o Grupo Executivo de Construção de Estradas Vicinais (GECEA), por imposição do BNDES (BNDE da Época), e que foi responsável pela implantação de 1.120 Km de estradas novas e de melhorias de estradas existentes.

Mas, apenas em 1972, o planejamento formalmente havia sido retomado com uma roupagem adequada as novas conjunturas. A princípio, isso ocorreu através do ato do governador Parigot de Souza que como medida temporária criou a Coordenação de Planejamento Estadual. Essa Coordenação seria responsável por estudar e propor as novas bases da configuração de um Sistema de Planejamento Estadual.

A partir desse momento todas as iniciativas de planejamento e planos de ação estão concatenadas e assumem uma sinergia contundente quanto as ações desenvolvidas com base nos Planos de Desenvolvimento Econômico (PND) em nível federal articulado com os Estados. Um desses estudos foi o chamado de *Diagnóstico e Diretrizes de Ação*, este foi desenvolvido em diversas etapas por técnicos

e conselheiros do Estado, e que após a revisão apropriada foi encaminhado à Presidência da República. Dentre os objetivos mais gerais podemos destacar alguns a partir do caderno Sistema de Planejamento do Paraná⁶⁷:

- maximizar a eficiência do Sistema Governo-Iniciativa Privada;
- integrar politicamente o Paraná no esforço de elevar o País à condição de nação desenvolvida no prazo de uma geração, consoante os objetivos do I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico Social;
- fazer crescer nossa economia a taxas que permitam reduzir, a médio prazo e eliminar, a longo prazo, a diferença que separa a renda "per capita" do Estado da brasileira;
- crescer as taxas que permitam, a longo prazo, o reforço da posição relativa do Paraná na Renda do País; e finalmente,
- consolidar o Polo Agroindustrial paranaense, criando desta forma, condições para o melhor aproveitamento do perfil econômico do Estado e promovendo internamente, a transformação industrial dos bens primários aqui produzidos, com vistas a exportações.

A fixação de objetivos segue-se a definição estratégica ou seja, a fixação das linhas globais para a consecução dos objetivos propostos. Esta estratégia, fixa-se em três pontos principais:

- ampliar os programas de fomento, concentrando recursos em atividades de alta ponderação e dinamismo;
- prosseguir e ampliar os programas de oferta de infraestrutura;
- obter novos recursos de financiamento e redistribuir encargos.

É possível verificar que os objetivos do governo em relação ao fomento econômico estão relacionados à rápida expansão do crescimento, e para isso, o investimento em alguns setores se direciona para aqueles em que o Estado mantém vantagens comparativas histórica e concretamente determinada pelas relações sociais de produção constituídas através da consolidação do mercado agrário-exportador onde a agroindústria detém a sua força. Com isso, os financiamentos e investimentos irão se projetar naqueles setores onde a resposta econômica será mais rápida fazendo com que o Paraná consiga se expandir mais rapidamente.

Outra constatação refere-se ao fato do Paraná admitir que não conseguirá fazer os investimentos e fomentar as atividades produtivas apenas com recursos próprios, isto é, oriundos da arrecadação do próprio Estado. Para que o Estado consiga investir em setores em que as bases já estejam consolidadas é preciso também investir em infraestrutura, principalmente aquelas voltadas em energia elétrica, rodovias, ferrovias e portos, para que o escoamento da produção tenha o suporte necessário através de canais de transporte mais eficazes e eficientes.

Para que as linhas de crédito sejam alocadas em infraestrutura é imprescindível

⁶⁷ PARANÁ. Coordenação Do Planejamento Estadual. **Diagnóstico e Diretrizes de Ação**. 1973, p. 10.

dível que não apenas o governo federal, como também os mecanismos de fomento internacionais entrem em ação juntamente com os esforços de planejamento, investimento e execução vindos do próprio Estado. Esse esforço é extremamente necessário já que os investimentos desse porte em infraestrutura são vultosos, e é desta forma que o tripé investimento estrangeiro, nacional e estadual entra em ação conjunta.

Na verdade, o esforço de desenvolvimento estadual serve como um dos pilares de sustentação do nacional-desenvolvimentismo do reformulado intervencionismo estatal do ciclo do “milagre econômico”, do período autoritário preconizado no governo Médici, através do I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Para isso, a Coordenação de Planejamento Estadual se empenhou em organizar e sistematizar informações sobre a situação do estado em diversas frentes, e isso ocorreu, como já vimos, através do documento “*Diretrizes de Ação*” que proporcionou ao Estado obter informações vitais para que os programas, planos e metas fossem traçados. É desta forma que o Sistema de Planejamento Estadual pode constituir-se de fato, não apenas formalmente, mas, principalmente, colocando em prática suas ações estratégicas, e para isso, os estudos e as informações referentes à situação do Paraná foram cruciais.

O impulso econômico dado pela ditadura dos anos de 1970 através do seu modelo desenvolvimentista planejador modificou o cenário da economia no Brasil e nas suas regiões, principalmente aquelas mais disciplinadas e próximas dos grandes centros de influência política em nível nacional. Como havíamos mencionado anteriormente a expansão da economia brasileira não diversificou e dinamizou apenas as relações econômicas e sociais, mas também alargou os espaços de influência entre os vários segmentos, classes e facções de classe dentro e fora do Estado e nas relações complexas entre a sociedade civil e o próprio Estado. E esse período marca a fase de transição entre um modelo de gestão capitalista e também o momento de ensaio para o retorno à democracia que ressurgirá com mudanças políticas e institucionais a partir da década de 1980.

Segundo BOSCHI⁶⁸:

Segundo nossa perspectiva, o cenário institucional que se delineia no tocan-

⁶⁸ BOSCHI, Renato; DINIZ, Eli; SANTOS, Fabiano. **Elites políticas e econômicas no Brasil contemporâneo**. São Paulo: Fundação Konrad Adenauer, p. 18, 2000.

te à representação de interesses está marcado pelo descompasso Estado/sociedade, dada a complexidade crescente da estrutura social e o processo de densidade organizacional desencadeado a partir dos anos 70. Em decorrência do avanço do capitalismo industrial no Brasil, instaurou-se um sistema híbrido de representação de interesses, através do qual a sociedade extravasou do Estado, implodindo o antigo padrão de controle corporativo do Estado sobre a sociedade. Desta forma, longe de significar um sinal de desagregação ou de decadência da sociedade, a configuração desse sistema híbrido – que combina formatos corporativos, clientelistas e pluralistas, ou, ainda, estilos predatórios e universalistas – é a expressão de um profundo processo de reordenamento que ainda não esgotou suas potencialidades (2000, p. 18).

A pertinência do papel do planejamento na esfera pública tem a intenção de contribuir para o incremento da eficiência e da eficácia na implementação das políticas públicas pelo governo, mas ao mesmo tempo objetiva comandar o aumento da produtividade e alocar recursos em setores considerados estratégicos e também deficitários, onde a economia privada tem dificuldades ou desinteresse de mercado.

A demanda pela busca de pelo menos uma fatia desses investimentos e financiamentos públicos cria uma série de articulações entre os diversos setores privados e mesmo dentro das instituições do Estado. A necessidade de alcançar seus objetivos aprimoraram os canais de comunicação e interlocução entre as entidades e agentes privados e o governo. Em contrapartida a sociedade civil não acompanhou e participou das discussões sobre a inclusão de seus projetos.

Essa fase da economia nacional nos moldes desenvolvimentistas também não reuniu as condições para que as políticas públicas sociais acompanhassem os investimentos públicos em infraestrutura de sustentação capitalista. Isso se tornou notório pelas características do modelo intervencionista e em particular no Paraná, onde os programas sociais não se estenderam na mesma medida que outras políticas públicas. Isso é colocado claramente através dos documentos diretrizes de ação do Estado do Paraná e que se refere ao triênio 1973-74-75.

A industrialização ocorre paralela e concomitantemente em relação ao setor primário, tanto que o parque industrial paranaense se desenvolve a partir de matérias-primas advindas do setor agropecuário. O BADEP teve forte participação no fomento aos setores ligados a indústria, a agricultura e a pecuária conseguindo repassar uma parcela de recursos que o banco tinha conseguido junto ao sistema financeiro nacional, mediante repasse dos fundos geridos pelo Banco Central, Banco do Brasil, BNDE, BNH e Caixa Econômica Federal.

O governo de Canet marca uma fase de consolidação do Sistema Estadual

de Planejamento e uma das grandes metas traçadas desde o início foi a de criar uma base de infraestrutura em setores que pudessem colaborar na transformação da economia paranaense norteado pelo II PND (Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento) em termos de capacidade de expansão e diversificação, principalmente do setor industrial. A ênfase no planejamento das ações do desenvolvimento também tinham a preocupação de manter os setores da economia paranaense integrados e o setor primário da agricultura ainda detinha a capacidade de mover e aglutinar a produtividade dos diversos setores gerando sinergias que pudessem complementar e aprimorar a economia, e esse era o caso da agroindústria.

Para direcionar essas e outras ações e traçar estratégias era preciso formar um quadro de técnicos especializados em diversas áreas. O fomento das atividades econômicas através de investimentos e financiamentos, o apoio técnico-científico as pesquisas, o assessoramento as diversas áreas da economia e a formação de políticas públicas estão entre as principais atividades exercidas pelos tecnocratas do planejamento.

Esse foi o grande momento em que o Estado investiu na capacitação de seus quadros técnicos profissionais. A implantação da própria Secretaria de Planejamento no final de 1974 e o início de seus trabalhos praticamente em março de 1975 com a chegada de Jayme Canet Júnior a governadoria do Estado marcaram essa fase de consolidação desenvolvimentista.

O programa rodoviário desse governo propiciou a integração das diversas regiões do Estado aos corredores de exportação e a consolidação dos três eixos agroindustriais do Estado como a duplicação dos trechos Curitiba - Ponta Grossa, Londrina - Maringá e a construção dos trechos Cascavel - Toledo - Guaíra. A duplicação da BR 277, no trecho Paranaguá - Curitiba e as demais construções de rodovias pelo interior do Estado marcam essa fase no que tange a fase de construção da infraestrutura de suporte ao desenvolvimento regional.

O DER passa a contar com recursos federais e com parcerias junto ao Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento - BIRD (Banco Mundial) para desenvolver projetos nessa área. Outro empreendimento, nessa época, que marca o rodoviarismo no Paraná é o Programa de Pavimentação de Rodovias Alimentadoras - BNDE I. Entre 1976 e 1978, esse Programa propicia recursos para a implantação de 1.120 quilômetros de rodovias componentes do Plano Rodoviário Estadual, posteriormente pavimentadas.

O grande volume de obras do período 1975/1977, reduziu drasticamente a possibilidade de se investir em novos programas de construção e pavimentação de rodovias para os governos posteriores. No Ano de 1977, face à grande importância que se reverteu a área de transporte no período do governo, houve necessidade de se criar um novo Regulamento para a Secretaria dos Transportes e seus órgãos subordinados, sendo o DER o mais importante no contexto. O Decreto nº 3.843 de 31/8/1977, aprovou o novo Regulamento, que deu nova estrutura às Diretorias, especialmente pelo desmembramento da Diretoria Administrativo-Financeira em duas Diretorias independentes, com os nomes da anterior: Diretoria Administrativa e Diretoria Financeira. Na Área técnica, a Diretoria Técnica, a Comissão Especial de Obras e o Grupo Executivo de Construção de Estradas Vicinais, foram aglutinadas na nova Diretoria de Construção.

As principais alterações trazidas por este Regulamento foram a volta da Diretoria Administrativo Financeira, a criação de várias Assessorias e Assistências na Diretoria Geral e a criação da Diretoria de Obras em substituição à Diretoria de Construção. Foi criada a Diretoria de Apoio aos Municípios e foram introduzidas alterações na Diretoria de Conservação. Pode-se comentar que o Regulamento de 1984 acarretou profundas alterações no funcionamento do Departamento e de alguma forma, passou a retratar o fim da era de novas obras de construção, passando a aumentar a importância da conservação do patrimônio rodoviário então existente.

A Diretoria que era o órgão colegiado de todos os Diretores para decisões coletivas passou a se chamar Conselho Diretor, permanecendo o Conselho de Administração no “status” anterior. Todas as alterações citadas compuseram o Regulamento do Departamento de Estradas e Rodagens que consta do Decreto nº 5.449/89 de 27/07/1989, com aprovação de mesma data.

Ainda nesse período, a execução das estradas é viabilizada pelo Programa Especial de Rodovias Municipais e Intermunicipais para o escoamento de Safras - PROSSAFRASS, em convênio estabelecido entre o DER e as prefeituras municipais, que prevê a quantidade de estradas a serem construídas e pavimentadas, os planos de escoamento de safra e a intercomunicação de regiões.

1.3 AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA NO PARANÁ ENTRE OS ANOS OITENTA E MEADOS DE 90

Arriscamos dizer que a segunda edição do governo Ney Braga que se inicia em 1979 é a última fase de inspiração desenvolvimentista capitaneada pelo regime militar e comandada pelo então presidente João Baptista de Figueiredo. Estamos no último período de governos militares e a industrialização paranaense apesar ter crescido e se dinamizado consideravelmente ainda depende do setor primário para expandir e integrar a sua base de produção. O crescimento paranaense continua dependente dos esforços oriundos da agricultura e da agropecuária e consequentemente o desenvolvimento do próprio Estado. Por sua vez, a indústria deve a sua vitalidade à fusão com esses setores o que formou a base da chamada agroindústria. No caso brasileiro, em sua dimensão macro, o Paraná é ainda considerado um celeiro que fortalece as posições agroexportadoras na forma de *commodities*, mas continua sendo visto como um estado incipiente em termos industriais.

Segundo o professor Demian CASTRO⁶⁹:

Os anos oitenta foram marcados no Brasil por vários e longos períodos de declínio da atividade econômica, num quadro mais amplo de esgotamento do modelo de desenvolvimento e do padrão de financiamento vigentes até os anos setenta. Os problemas decorrentes da dívida externa se avolumaram, coexistindo com a crise das finanças públicas e severas limitações do investimento e gasto corrente públicos. A política não vai muito além das intenções, e o setor privado faz um ajuste defensivo à crise contando com ganhos na ciranda financeira. Como epicentro desses problemas, surge a aceleração de uma inflação que diversas políticas e planos não debelaram, batendo-se muitas vezes às portas da hiperinflação. Isso expressa, talvez, doenças genéticas da conformação do padrão monetário que as razões técnicas e acadêmicas não conseguiram debelar ao longo do tempo de economia periférica. (2005, p. 59).

Em relação ao Estado paranaense, complementa o professor Demian: “A infraestrutura econômica do estado sofreu com a falta de investimento no plano federal, mas nota-se que, ao longo da década, os vários governos estaduais procuraram alavancar investimentos, por exemplo, na malha viária, visando à integração do espaço estadual e à melhora do seu posicionamento competitivo”⁷⁰.

⁶⁹ CASTRO, Demian. **Mudança, Permanência e Crise no Setor Público Paranaense**: um balanço da trajetória estadual na segunda metade do século XX. Unicamp: Campinas, 2005, p. 59.

⁷⁰ Ibidem, p. 61

A infraestrutura econômica do estado sofreu com a falta de investimento no plano federal, mas nota-se que, ao longo da década, os vários governos estaduais procuraram alavancar investimentos, por exemplo na malha viária, visando à integração do espaço estadual e à melhora do seu posicionamento competitivo.

Destacam-se, nesse período, os programas de alimentação e nutrição, combate as endemias rurais, transporte melhor e mais barato, difusão dos benefícios do saneamento entre as comunidades de baixa renda, ampliação do auxílio de material escolar aos alunos de baixa renda, incremento espacial da difusão espacial do bem estar social através de esporte, lazer e cultura. As políticas de apoio à correção de desequilíbrios regionais como a delimitação das regiões menos desenvolvidas, definição de estratégias visando à integração de ações dirigidas ao desenvolvimento das regiões mais carentes e aprimoramento da coordenação desses sistemas que apoiam a integração.

Algumas dessas políticas estavam delimitadas em governos anteriores, porém, as diretrizes de ação do governo Ney Braga demonstram não apenas a preocupação do agravamento das questões sociais, mas explicitam que o modelo desenvolvimentista paranaense não foi capaz de integrar e absorver as demandas sociais reprimidas durante a construção e propagação do desenvolvimentismo.

Segundo LEÃO⁷¹:

Acompanhando o crescimento da renda interna do Estado, as transformações na sociedade paranaense foram intensas na última década, determinando a passagem de uma sociedade basicamente rural com reduzida presença do trabalho assalariado e indústria rudimentar, a outra essencialmente urbana, na qual o trabalho assalariado predomina e a indústria, ao lado de atividades típicas de grandes centros, no Setor Terciário, gera grande parte da renda e do emprego. As elevadas taxas de crescimento do produto e da produtividade, na indústria e na agricultura, beneficiaram de forma bastante desigual os distintos segmentos da população do Estado. A prosperidade dos anos setenta coexistiu com agudo desemprego no campo, acelerado fluxo migratório, salários reduzidos e políticas públicas claramente inadequadas ou insuficientes para enfrentar questões sociais mais visíveis. (1989, p. 46)

Essa talvez seja a grande tônica do final do período desenvolvimentista, onde a opção parece ter sido as políticas públicas de fomento ao crescimento econômico em forma de obras públicas, investimentos em setores de infraestrutura como

⁷¹ LEÃO, Igor Zanoni Constantino Carneiro. **O Paraná nos anos setenta**. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social, 1989.

energia elétrica e transportes, além do financiamento de empresas oriundas de várias regiões e países conforme orientação do II PND de Geisel, além é claro, de investimentos realizados por empresas públicas, autarquias, fundações e demais órgãos que compõem o Estado dando suporte ao projeto desenvolvimentista. Os investimentos realizados por essas instituições muitas vezes eram repasses tanto da união como de agências de fomento internacional, num período marcado pela oferta de liquidez no mercado internacional, sendo que, uma parte dessa liquidez foi destinada ou canalizada a empréstimos para países em desenvolvimento como o Brasil.

A partir do governo Médici em 1969, com o PND I, os recursos começam a retornar para o Estado alinhado a uma política nacional desenvolvimentista. A discussão sobre as melhores formas de viabilizar o transporte para o escoamento das safras e também de atender a demanda da população crescente, principalmente no Paraná com o aumento demográfico contínuo, foram discutidas em um momento em que os interesses nacionais, estaduais, além do setor público e privado estavam sendo conciliados.

O DER passa a contar com recursos federais e com parcerias junto ao Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento - BIRD (Banco Mundial) para desenvolver projetos nessa área. Outro empreendimento, nessa época, que marca o rodoviarismo no Paraná é o Programa de Pavimentação de Rodovias Alimentadoras - BNDE I. Entre 1976 e 1978, esse Programa propicia recursos para a implantação de 1.120 quilômetros de rodovias componentes do Plano Rodoviário Estadual, posteriormente pavimentadas.

O Programa de Desenvolvimento Rural do Paraná - PARANÁ RURAL⁷², pelo Subprograma Manejo e Conservação do Solo, desenvolve ações nessa área em 2.100 micro bacias hidrográficas, cobrindo uma área de cinco milhões de hectares, 25% da área do Estado, e beneficiando cerca de 165.000 agricultores. O contrato, dessa vez, ocorre entre o Governo do Estado e do Banco Mundial. O empréstimo feito pelo Banco, da ordem de US\$ 63.000.000,00 (sessenta e três milhões de dólares), com repasse em moeda estrangeira, cabendo ao Estado do Paraná, a contrapartida da ordem de US\$ 86.134.600,00 (oitenta e seis milhões, cento e trinta e qua-

⁷² O Programa, conhecido como Paraná Rural, foi implementado entre fevereiro de 1989 e março de 1997, como resultado de um contrato de empréstimo (3018-BR) firmado entre o governo do Estado e o Bird. Seu processo de negociação teve início em fins de 1986 e começo de 1987, data que coincide com o término do Projeto Integrado de Apoio ao Pequeno Produtor Rural (Pro-Rural), implementado via acordo de empréstimo com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

tro mil e seiscentos dólares). Esses valores deveriam ser aplicados num período de sete anos, sendo a conclusão foi prevista para 1996.

A coordenação desse Programa tem a participação do DER no que tange a adequação de estradas municipais. O acordo do empréstimo prevê a recuperação de 13.800 quilômetros de estradas macadamizadas, ou de leito natural, prioritárias à área desenvolvida pelo projeto. Inclui também realinhamento ou remacadamização em cerca de 1.600 quilômetros, recapeamento simples e outros serviços de conservação do solo, visando à redução da erosão do solo em relação às estradas remanescentes.

Segundo SCATOLIN e VARGAS⁷³:

Nesses anos, marcados pela crise financeira nacional, os governantes Ney Braga (1979-1982), José Richa (1983-1986) e Álvaro Dias (1987-1990) continuaram a planejar a infraestrutura de transporte centrada no setor rodoviário, com base em empréstimos internacionais para financiar suas obras, porém os principais investimentos são cada vez mais direcionados para programas de implantação e pavimentação de rodovias alimentadoras e vicinais. (2007, p. 89).

Vale a pena destacar as principais realizações em termos de transportes realizadas no Paraná, nesse período que se estende do início da década de 1980 até o início dos anos 1990. José Richa, governador de 1983 até 1986 (e seu vice até 1987) tem como principais marcas, segundo o DER/PR (2013):

Recuperação e construção de 10.000 m. de novas pontes destruídas pelas enchentes de 1983 que atingiram principalmente a bacia do Rio Iguaçu; Ligação da PR-495, trecho Mal. Cândido Rondon-Guaíra; Inaugurada a nova pista da BR-376, Rodovia do Café, a duplicação do trecho Spréa - Ponta Grossa, com uma extensão de 66,7 km; 19/12/1987 – Abertura oficial da Rodovia PR-508, Alexandra-Matinhos, com 30,50 km de extensão, encurtando distâncias da BR-277 com a orla marítima, entre Matinhos, Caiobá e Guaratuba à Curitiba e, inclusive Paranaguá; Pavimentação asfáltica da PR-090, Estrada do Cerne, trecho Pirai do Sul-São Jerônimo da Serra.⁷⁴

⁷³ SCATOLIN, Fabio Doria; VARGAS, Cilos Roberto. **Investimentos em Transportes, Desenvolvimento e o Papel do Estado na Economia Paranaense na Segunda Metade do Século XX**. In: Revista Paranaense de Desenvolvimento, Nº 113, Curitiba - PR, Julho/Dezembro, 2007.

⁷⁴ Disponível em : www.der.pr.gov.br/histórico Acesso em 14/11/2013.

Não obstante, em entrevista concedida (24/03/1996) a SEBASTIANI e FARRIA, para a obra *Governadores do Paraná: A história por quem construiu a história* (1997), Richa se gaba dos seus feitos para o setor de transportes:

Nós conseguimos 5.100 quilômetros de asfalto, o que foi a mesma quilometragem de São Paulo, no mesmo período, fez. Só a capital do Estado de São Paulo equivale ao Paraná [...]. Deixa só eu fazer uma pequena retificação pra não parecer mentiroso. Estradas novas e estradas restauradas. Porque nós tivemos uma estrada restaurada por exemplo de Ponta Grossa, Santo Antônio da Platina até Jacarezinho que custou, cada quilômetro dessa estrada restaurada, duas vezes o custo de um quilômetro de estrada nova no Noroeste, que não tem tanta rocha como tem aqui. A Estrada do Cerne também, mas aí foi uma estrada nova, não foi restauração. Então, nós tivemos cerca de três mil quilômetros de estradas novas e cerca de dois mil quilômetros de estradas restauradas. Do Spréa até Ponta Grossa foi no meu governo a construção da duplicação. (1997, p. 158-59).

O governo Álvaro Dias tratou de registrar sua marca (conforme figura abaixo) pelo interior do estado através de “obras menores”, construção e recuperação de trechos atrelados ao programa de financiamento externo, (o DER executou o Programa de Calçamento Poliédrico com o apoio financeiro do BNDE). Através deste programa, também utilizou-se grande contingente de mão-de-obra para pavimentar com pedras as estradas vicinais de pequeno tráfego na construção de obras de infraestrutura e rodagens.

FIGURA 1 - SÍMBOLO DO GOVERNO ÁLVARO DIAS PARA O TRANSPORTE RODOVIÁRIO



FONTE: O AUTOR.

A imagem acima é uma placa, espalhada pelos milhares de quilômetros de estradas, pontes, entroncamentos e trincheiras espalhadas por todo o Paraná, uma

recordação do maior programa de obras da história do estado.

O Governo Roberto Requião até tentou recuperar parte do poder do Estado em investir em infraestrutura, resgatando os grandes projetos de transportes da era Lupion e Ney Braga, mas o momento econômico não era favorável. Suas maiores ações registram na construção de ferrovias. Segundo SCATOLIN e VARGAS⁷⁵:

No setor rodoviário, o Plano de Governo no período Requião prosseguiu com a política de empréstimos junto aos bancos internacionais BID e BIRD. A duplicação da BR-376 do trecho Curitiba-divisa PR/SC e as tratativas para retomar as obras da ligação entre o Estado do Mato Grosso do Sul e Guaíra se inserem neste projeto de investimentos estratégicos (2007, p. 90).

Com o progressivo encolhimento na extensão dos trabalhos rodoviários e a redução do quadro de funcionários, o Departamento reduziu várias áreas de atuação compartimentada, especialmente na Diretoria Geral, com Assessorias e Assistências separadas, por uma Assessoria Técnica única, reunindo as antigas áreas independentes. Em 1992⁷⁶ um novo Regulamento foi aprovado e trouxe profundas mudanças no organograma até então vigente. Merece destaque o reestabelecimento de várias Assessorias na Diretoria Geral e a vinculação e subordinação dos Centros Regionais diretamente a Diretoria Geral, aumentando em muito a representatividade política de seus titulares junto aos Governos Municipais, em suas respectivas regiões.

No final do século XX, mais uma vez o organograma é alterado – dessa vez para após a execução das concessões. Regulamento DER/PR, aprovado pelo Decreto nº 2.458/2000, alterado pelo Decreto nº 4.475/2005. Merece destaque a inclusão de funções regulatórias em relação às concessionárias.

Na segunda metade da década de 1990, além dos programas estaduais em andamento, planejou-se a criação de um anel de integração que liga o polígono integrado pelas cidades-polos de Ponta Grossa, Londrina, Maringá, Cascavel e Guaruapuava, que foi efetivado em 1997, formando um eixo de desenvolvimento para o Estado através da concessão de rodovias à iniciativa privada.

⁷⁵ Ibidem.

⁷⁶ O organograma de agosto de 1977 vigorou até ser substituído pelo Regulamento do DER, objeto do Anexo ao Decreto nº 4.387 de 29/11/1984, este, por sua vez é válido até 1992.

Entre os anos de 1988 e 1996 as principais obras realizadas pelo DER/PR são as seguintes:

- Pavimentação asfáltica da PR-090, Estrada do Cerne, trecho Pirai do Sul-São Jerônimo da Serra.;
- Duplicação da BR-376 Divisa PR/SC, com 74,4 km de extensão. As obras iniciaram-se em 1988 com recursos através de convênio do governo federal e estadual, foram concluídas em 1996 com recursos próprios do governo estadual, e dividida em 2 lotes:
 - * lote 1 – de 1988 a 1995 com 34 km de extensão de São José dos Pinhais até o km. 48 no município de Tijucas do Sul
 - * lote 2 – de 1988 a 1996 com 40,4 km de extensão do município de Tijucas do Sul (PR) até a divisa PR/SC.
- Início do levantamento dos processos de erosão viária e a consequente proposição dos Planos de Recuperação de Áreas Degradadas, levando-se em conta a importância ecológica, estética e econômica da recuperação dessas áreas circundantes às rodovias. A proteção vegetal é o complemento que garante estabilidade a uma obra rodoviária.

Apesar de todas as dificuldades e poucos investimentos públicos durante a década de 1990, um destaque merecido, nesse período, é o Programa Estradas Rurais - Caminhos para a Educação e o Desenvolvimento, em convênio realizado entre a Secretaria de Estado dos Transportes e as prefeituras municipais para permitir o acesso direto aos centros de comercialização dos produtos agrícolas, e também contemplando o acesso as rodovias federais e estaduais.

O BNDES também passa a financiar obras rodoviárias em parceria com o governo estadual a partir de meados da década de 1980 e conta com a coordenação do DER. Essa parceria é responsável por uma gama enorme de obras, dentre elas 38 (trinta e oito) trechos de estradas municipais, beneficiando diretamente 23 (vinte e três) municípios paranaenses. Entre 1991 e 1995, são executados 2.010 quilômetros, gerando cerca de 11.725 empregos.

Em novembro de 1991, é lançado o Plano Multimodal de Transportes do Estado do Paraná que visa integrar os sistemas de transporte (rodovias, ferrovias e hidrovias) e também tem o intuito de baratear o custo dos transportes de cargas. Essa parceria também visa a integração com outros países (Argentina e Paraguai) e estados vizinhos, por estarem na órbita de influência do Porto de Paranaguá.

De acordo com informações do DER (2013)⁷⁷:

[...] o Programa de Desenvolvimento do Setor de Transportes - PRODEST,

⁷⁷ www.der.gov.br/histórico consultado em 12/10/2013.

que visa à integração das modalidades de transporte por meio de planejamento baseado nos conceitos de corredores de transporte (estradas que interligam polos ou centros de relevância nacional). Para este fim três polos são considerados relevantes: a) O polo situado a leste (Ponta Grossa, Região Metropolitana de Curitiba e Paranaguá); b) O polo situado ao norte (Londrina, Maringá, Apucarana e Campo Mourão); c) O polo situado a oeste (Guairá, Foz do Iguaçu e Cascavel).

No Paraná são definidas quatro rotas de ligação interestadual: a) Campo Grande (MS)-Paranaguá; b) Maracaju (MS)-Ponta Grossa; c) Foz do Iguaçu/Guaíra-Paranaguá d) Barracão – Dionísio Cerqueira (SC) e Paranaguá – São Francisco (SC).

Em síntese, entre as principais realizações de obras e infraestrutura rodoviária podemos destacar em 1986, quando o governo inaugurou nova pista da Rodovia do Café, a duplicação do trecho Spréa-Ponta Grossa. O trecho tem uma extensão de 66,7 quilômetros. Já em 1991 o governo do Estado enfatizou a necessidade de manter programas de conservação rodoviária concomitante às ações voltadas para a melhoria da segurança no trânsito e da sinalização rodoviária. Outra obra importante realizada no período foi a conclusão do trecho Ibaiti-Ventania, BR-153 da Rodovia Transbrasiliana, cujo primeiro segmento foi iniciado em 1967.

A rede rodoviária do Paraná, na primeira metade da década de 1990, antes da estadualização das estradas federais que cortam o estado pelo Governo Lerner, estruturada em níveis federal, estadual e municipal, possuía, em 1994, uma extensão de aproximadamente 261,3 mil quilômetros. Desse total, 243,6 mil quilômetros se refere às rodovias municipais, 12,4 mil quilômetros às rodovias estaduais e 3,3 mil quilômetros às federais.

É possível perceber que: “a grande expansão do rodoviarismo do Paraná ocorreu até os anos 80, com pesados investimentos e programas na área de construção. O Estado ampliou sua malha pavimentada cerca de 3.000 Km em 1986”⁷⁸. A título de comparação, hoje a Malha Rodoviária de jurisdição federal e estadual do Paraná conta com um total de 15.861,07 km de rodovias, sendo 1.903,60 km de rodovias não pavimentadas e 13.957,47 km de rodovias pavimentadas⁷⁹.

⁷⁸CAVALCANTI, Amauri Medeiros. **Departamento De Estradas De Rodagem Do Paraná: 60 Anos Fazendo História**. Monografia de Especialização em Gestão Pública – FAESP/CAPPEX, 2006.

⁷⁹<http://www.der.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=54> Acesso em Novembro/2013.

2. REDES COESAS E GRUPOS DE INTERESSE EM MEIO AO DESMANCHE DO APARATO DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA E SEUS DOMÍNIOS - O INÍCIO DA ATUAÇÃO DAS EMPRESAS CONCESSIONÁRIAS DE PEDÁGIO NO PARANÁ

O processo de globalização desencadeado no final dos anos 1980, traz com ele um discurso que apregoa a necessidade de um novo modelo de atuação do Estado. Um modelo na verdade recorrente, sempre em sintonia com as elites dominantes, que em algumas ocasiões defendem ferozmente a desestatização da economia e em outras o protecionismo estatal, convenientemente ao sabor da necessidade. Nas palavras de José L. FIORI⁸⁰:

Quase sempre, nas horas de crise da economia brasileira, determinadas periodicamente pelo seu padrão de financiamento, baseado no endividamento externo público e privado, nosso empresariado converteu-se ferozmente às teses liberais. Mas com a mesma regularidade, ainda que talvez se o mesmo entusiasmo ideológico, uma vez superada a crise, seguiram pilotando ou usufruindo a crescente presença estatal no comando de nossa industrialização (1995, p. 12).

Em consonância com o projeto de reforma advindo do extinto MARE - Ministério da Administração e Reforma do Estado⁸¹, o discurso de que o gigantismo e o descontrole da máquina pública eram um dos principais agravantes para o atraso no desenvolvimento nacional, em razão disso tornava-se necessário um novo modelo de atuação do Estado. Um modelo que se pretendia mais ágil, mais desembaraçado e mais competente, com a modernização e a descentralização em todas as esferas. Nessa nova forma de atuar, o governo deixaria de ser o executor principal dos serviços públicos (principalmente os não essenciais, mas em casos extremos, mesmo estes) e deveria assumir o lugar de indutor do desenvolvimento econômico social.

⁸⁰ FIORI, José Luiz. **Os moedeiros falsos**. Rio de Janeiro: Editora UERJ, 1995.

⁸¹ Em 1995 teve início no Brasil a Reforma da Gestão Pública ou reforma gerencial do Estado com a publicação, nesse ano, do Plano Diretor da Reforma do Estado e o envio para o Congresso Nacional da emenda da administração pública que se transformaria, em 1998, na Emenda 19. Nos primeiros quatro anos do governo Fernando Henrique, enquanto Luiz Carlos Bresser-Pereira foi o ministro, a reforma foi executada ao nível federal, no MARE - Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado. Com a extinção do MARE, por sugestão do próprio ministro no final desse período, a gestão passou para o Ministério do Planejamento e Gestão, ao mesmo tempo em que estados e municípios passavam também a fazer suas próprias reformas.

Segundo TAPIA⁸²,

O núcleo da reforma neoliberal do Estado era a diminuição de seu tamanho. Liberando-o de um conjunto de responsabilidades produtivas e de fornecimento de serviços. Dessa maneira, acreditava-se que se poderia obter uma maior racionalidade nas suas funções reguladoras, evitando intervenções perturbadoras no mercado. Na tradição liberal, supunha-se que as energias e recursos estatais poderiam concentrar-se no cumprimento adequado de suas funções essenciais em política interna e externa, justiça, defesa, entre outras. (1996, p. 25).

Como consequência há um aumento considerável da participação da iniciativa privada em investimentos em infraestrutura promovidos pelos programas de privatizações e de concessões, ou ainda na prestação de serviços terceirizados no Governo Federal, nos Estados e Municípios. O Governo Federal buscou assim elevar os níveis de investimento na infraestrutura do País. As estruturas institucionais começam a ser desmontadas ou esvaziadas em suas funções a pretexto de modernizá-las e descentralizá-las.

As ações de investimentos passam a ser desempenhadas pelos diversos níveis do setor público em parceria com o setor privado. Essa tendência que marcaria profundamente o futuro de nossas gerações era embasada pela vertente neoliberal que prevaleceria primeiro com Fernando Collor de Mello, e depois com Fernando Henrique Cardoso, que em sintonia com as mudanças que ocorriam mundo afora, defendia a diminuição do Estado em tamanho e em poderes passando a ideia que isso tornaria o Estado mais ágil, mais desembaraçado e mais competente. Deveria também ser descentralizado em todas as esferas, mesmo que para isso fosse necessário desmontá-lo para depois reconstruí-lo menor. Com o objetivo de não permitir que viesse atrapalhar as forças de mercado que deveriam atuar livremente. Nessa nova forma de atuação o governo deixaria de ser o principal executor dos serviços públicos não essenciais, o que lhe acarretaria o abandono do seu papel de indutor do desenvolvimento econômico e social, o que caracterizou de certa maneira, o fim do Estado desenvolvimentista (BASTOS, 2003).

Com a eleição de Fernando Collor de Mello, primeiro governante civil brasileiro eleito por voto direto desde 1960, se inicia esse processo de mudança, extinguindo-se inúmeros órgãos governamentais a pretexto de serem ineficientes e con-

⁸² TAPIA, Jorge Ruben Biton. **Políticas Sociais na América Latina**: diagnósticos e recomendações das agências multilaterais no início dos anos 90. São Paulo: Unicamp-Nepp, 1996.

clama-se a iniciativa privada para atuar nos vazios criados pelo desmonte da máquina estatal. Entre suas promessas de campanha estava a moralização da política e o fim da inflação. Assume o seu mandato e edita o Plano Collor, confiscando provisoriamente cadernetas de poupanças, contas correntes e investimentos, extinguindo cargos públicos causando demissão de funcionários e privatizando estatais. Para grupos econômicos e para as elites, ofereceu a transformação do país, com a modernização econômica derrubando barreiras alfandegárias a pretexto de “sacudir” a indústria nacional de seu atraso, tudo em conformidade com os ideários neoliberais.

Entre as promessas, destaca-se a redução do papel do Estado, a eliminação dos controles burocráticos da política econômica, a abertura da economia e o apoio às empresas brasileiras para se tornarem mais eficientes e competitivas perante a concorrência do mercado externo⁸³.

A eleição de Fernando Henrique Cardoso nos anos seguintes é o coroamento dessa estratégia, com o avanço da privatização de empresas estatais e o domínio completo dos ditames proferidos pelo chamado “mercado”. Político paulista que nunca ocupara um cargo eletivo no poder executivo, cuja única experiência nessa área foi a de Ministro das Relações Exteriores na equipe do Governo Itamar Franco, chamado para exercer um cargo tampão de Ministro da Fazenda, FHC se sobressai com o programa de estabilização econômica criado na época. Denominado de Plano Real. Diante do sucesso do plano em abaixar a inflação é lançado candidato à Presidência da República numa disputa com Luís Inácio Lula da Silva e vence as eleições de 1994 apresentando-se como um dos principais idealizadores do Plano Real.

A partir do Plano Real, a economia brasileira caminhou rapidamente pela abertura comercial e financeira que se iniciara de modo irreversível no governo Collor. De modo complementar, iniciou-se uma gestão capaz de levar adiante a reforma do Estado que, independentemente dos seus resultados, visava eliminar seus problemas patrimoniais mediante ampla venda de ativos públicos. Simultaneamente, a privatização serviria para atrair capital e dar claros sinais de que o país abdicaria – tal como prescrito pelo Consenso de Washington – de políticas protecionistas. (DEMIAN CASTRO, 2005, 64).

⁸³ Em agosto de 1990 é regulamentado o Programa Nacional de Desestatização (PND) e a USIMINAS é a primeira estatal a ser privatizada, através de um leilão em outubro de 1991. Depois mais de 25 estatais foram privatizadas até o final de 1993, quando Itamar Franco já estava à frente do Governo Brasileiro, com grandes transferências patrimoniais do setor público para o setor privado e em andamento estava também o processo de privatização dos setores petroquímicos. Na mesma época que se inicia a negociação do setor de telecomunicações e elétrico, há uma tentativa de limitar as privatizações à construção de grandes obras e à abertura do capital das estatais, mantendo o controle acionário pelo Estado (Ruiz, 2003).

Politicamente, Fernando Henrique ampliou sua base parlamentar no Congresso Nacional no intuito de realizar a aprovação de suas propostas de Emendas Constitucionais. As reformas foram levadas a cabo como fundamentais ao processo de modernização do País, de retomada do crescimento econômico e estabilização do sistema financeiro. FHC também dá continuidade ao Plano Real e ao longo dos meses, promoveu alguns ajustes na economia como o aumento da taxa de juros, para desaquecer a demanda interna, e a desvalorização do câmbio, para estimular as exportações e equilibrar a balança comercial.

Nesse aspecto, a privatização segue caminho fecundo, espalha-se pelo Brasil de maneira tão ligeira quanto uma “epidemia virulenta” como ocorreu, por exemplo, com o setor elétrico que passou a geração e distribuição de energia para as mãos da iniciativa privada, transformando a parte das empresas estaduais de energia elétrica, que eram públicas, em empresas privadas, a exemplo do que já aconteceu com o setor de telecomunicações, totalmente privatizado.

Durante o governo Fernando Henrique, as mudanças que mais se destacaram foram a quebra dos monopólios do petróleo e das telecomunicações, a liberação da pesquisa e lavra do subsolo do País a empresas de qualquer nacionalidade, e a alteração do conceito de empresa nacional, no sentido de não discriminar o capital estrangeiro. Sancionou a Lei das Concessões, alargando o alcance do PND, que poderia assim não só vender estatais, mas fazer licitações para exploração de serviços públicos. O disposto da Lei nº 9.074/95, permitiu ainda a transferência ao setor privado de concessões para exploração de serviços públicos. O Governo Federal intensifica a política de privatizações através de um novo conjunto de empresas, para leiloar novas linhas de atividade. Decreto nº 1.481/95, inclui no PND as empresas Eletronorte, Eletrosul, Furnas, Chesf (Companhia Hidrelétrica do São Francisco) e a própria Eletrobrás. Remarcou todos os leilões suspensos no governo anterior, inclusive os de oito petroquímicas.

Ainda no Governo Fernando Henrique confirmou-se os leilões da Light, RFFSA, Escelsa e Meridional. Incluiu-se 31 portos brasileiros na lista do PND e sancionou-se a Lei nº 9.295/95. Esta última abriu ao capital privado a telefonia celular, o transporte de sinais por satélite e outros segmentos de telecomunicações. Finalmente, em maio de 1997, o Governo Federal, desconsiderando movimentação nacional de protesto, levou a cabo a entrega da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), vigésima privatização feita neste período e a maior estatal já vendida no Brasil (BAS-

TOS, 2003).

A política neoliberal praticada pelo governo Fernando Henrique e a estabilidade da moeda conseguida através do controle inflacionário, ancorada na atração de divisas advindas de capitais voláteis, buscava a recuperação de fontes externas de financiamento, viabilizando o retorno das discussões relativas ao novo Sistema Nacional de Viação. Aliado a esse fator, a lei sobre transporte multimodal, aprovada em 1998 pelo Congresso Nacional, tem em seu cerne que a modernização do setor passaria inevitavelmente por um processo de parcerias com a iniciativa privada, que seriam conhecidas pela população com a implantação de pedágios pelo Brasil a fora.

No entender de SILVEIRA⁸⁴:

Vários fatores contribuíram pra que isso acontecesse, como: 1) o período de crise da economia mundial, a partir principalmente das crises do petróleo de 1973 e de 1978; 2) o fortalecimento das políticas neoclássicas ou neoliberais agravadas na presente crise, desencadeando a escassez de recursos do Estado, o esgotamento do crédito brasileiro no mercado internacional e a incapacidade do mesmo em aumentar excessivamente a carga tributária; 3) falta de percepção do Governo Federal que, na década de 1990, provocou um encadeamento de privatizações e concessões falhas do ponto de vista do interesse da reconstrução da Nação Brasileira, como venda de empresas supercapitalizadas (Embratel), estratégicas (hidroelétricas e termoeletricas, a Companhia Vale do Rio Doce, etc.) e; 4) erro político e jurídico no que tange o modelo de concessão Fernando Henrique e os contratos de concessões. Esses forneceram poucas formas de controle ao Estado, ou seja, o Estado exerce com pouco rigor o papel de poder concedente. Assim, todas as concessões realizadas até então contribuíram pouco para o desenvolvimento macroeconômico (2003, p. 11).

No Paraná, a partir da segunda metade da década de noventa, nas duas gestões consecutivas de Jaime Lerner, o estado presenciou uma gestão que passava pelo uso abusivo do endividamento (em parte gerado por uma política de gasto que parecia desconhecer a existência de restrições orçamentárias), pela privatização enquanto mecanismo de compensação ao endividamento e, não menos importante pela redefinição das relações como setor privado, indicando que a todo momento acordos e acertos poderiam ser realizados com atores do setor privado, sem qualquer preocupação de, antes, definir as regras e as condições de acesso às áreas abertas pelo governo.

⁸⁴ SILVEIRA, Márcio Rogério. **Concessões de Serviços Públicos à Iniciativa Privada e o Governo Lula – O caso Ferroviário**. Universidade Estadual Paulista, 2003.

Segundo HARVEY⁸⁵:

A corporatização, a mercadificação e a privatização de ativos até então públicos tem sido uma marca registrada do projeto neoliberal. Seu objetivo primordial tem sido abrir à acumulação do capital, novos campos até então considerados fora do alcance do cálculo da lucratividade, todo tipo de utilidade pública (água, telecomunicações, transporte), de benefícios sociais (habitação social, educação, assistência à saúde, pensões), de instituições públicas (universidades, laboratórios de pesquisa, presídios) e mesmo operações de guerra (como o ilustra o "exército" de contratantes privados que operam ao lado das forças armadas no Iraque) foi privatizado em alguma medida por todo o mundo capitalista e para além dele (na China por exemplo). (2008; p. 172).

A chamada onda neoliberal descrita por Harvey abarca todas as possibilidades possíveis de acumulação e reprodução do capital dentro de um circuito de interdependências mútuas entre os habilitados capitalistas empreendedores e os atores estatais envolvidos na cena política. A dicotomia entre mercados e Estado Nacional ideologicamente construída serve para legitimar a iniciativa privada em suas ações empreendedoras a fim de construir um discurso de eficiência técnica e competência em administrar os negócios em todas as dimensões, já que não "envolve" influências políticas externas.

Esses negócios dizem respeito, inclusive ao próprio Estado, já que todo aparato de empresas de base construídos ao longo do Brasil e do Paraná moderno surgem como uma oportunidade de acumulação de capital de fontes inesgotáveis, já que são de infraestrutura, como portos, aeroportos, estradas, empresas de energia e combustível, telefônicas, siderúrgicas, bancos, entre outras.

Essas empresas passaram a ser o alvo predileto dos grandes conglomerados econômico-financeiros nacionais e transnacionais, principalmente a partir dos anos de 1990, sendo que o discurso passa a ser parte da estratégia de capturação do Estado através dos mecanismos de consenso neoliberais. As ideias balizam as ações através dos grandes grupos empresariais, mas também dos porta-vozes estatais que assumem cargos na administração pública em postos de comando hierarquicamente privilegiados. Segundo REIS⁸⁶:

O debate brasileiro corrente a respeito do papel do Estado revela-se claramente esquizofrênico. Por um lado, a nota dominante das demandas que se

⁸⁵ HARVEY, D. **O neoliberalismo: historia e implicações**. São Paulo: Edições Loyola, 2008.

⁸⁶ REIS, Wanderley Fábio. **Mercado e Utopia: Teoria Política e Sociedade Brasileira**. Editora Universidade de São Paulo: São Paulo, 2000.

formulam relativamente a ele é a da necessidade de contê-lo e restringi-lo, de maneira a neutralizar os embaraços que sua ação representaria para o redescoberto dinamismo do mercado. Por outro lado, as mesmas vozes que apresentam tais demandas reiteram, ao ponto do chavão cansativo, a ideia de que os males de nossa atualidade são a consequência da falta de "vontade política" e da incapacidade do Estado para agir orgânica e eficazmente como mentor da realização de um "projeto nacional".(2000; p. 379).

O discurso neoliberal está alicerçado pelos interesses de classe que permeiam os grandes grupos econômico-financeiros e seus porta-vozes em nível nacional e internacional, além é claro, daqueles atores envolvidos com as políticas públicas que vão de encontro às necessidades desse mesmo mercado. Mas, se refletirmos um pouco sobre que mercado e Estado estamos falando e de que indivíduos ou atores estamos nos referindo quando apontamos os diferentes interesses das frações de classe burguesa diante das disputas e conciliações que os permeiam torna-se ainda mais evidente a compreensão dos espaços ocupados e seus agentes.

As redes de interesses permeiam os aparelhos institucionais e os grupos que detém o poder estabelecem os elos entre a "máquina pública" e as próprias formulações das políticas públicas e sua eventual aprovação e implementação com os mais variados interesses privados, e ao mesmo tempo em alguns casos, também inseridos nos aparelhos de Estado.

O que intriga os pesquisadores das ciências sociais, é que, passados quase dez anos do término do governo Jaime Lerner, e, apesar das mudanças e transformações, o Brasil e em específico referindo-se ao estado do Paraná, observa-se a manutenção de uma rede coesa de interesses que permite a classe dominante a permanência e a reprodução do seu poder e privilégios.

Atualmente pode-se acompanhar grande ramificação de partidos políticos, novas representatividades, ou seja, novos atores na cena política, a expansão da economia, o aumento de empregos e oportunidades de trabalho, tornando o país uma nação que consegue atender melhor e um número maior da população, assim possibilitando ao Brasil tomar importância e reconhecimento também no cenário internacional.

Apesar dos considerados avanços o Brasil continua apresentando desigualdades e o poder das suas elites quase que permanece inalterado, haja vista as parcerias, os conluíus e conchavos políticos e suas relações simbióticas entre as elites tradicionais e os novos atores institucionais mantendo fortes relações com os setores privados e seus interesses escusos.

No entendimento de OLIVEIRA⁸⁷:

A riqueza e o poder no Brasil existem em função da conciliação entre interesses dominantes em termos de um processo político de longa duração, processo esse definido basicamente pela conciliação entre os poderosos. O que sempre intrigou vários autores é a análise da continuidade das estruturas de poder ao longo de mudanças políticas na história do Brasil. Raimundo Faoro (1985), na obra *Os Donos do poder*, aponta as questões da continuidade e da grande adaptabilidade de atores e grupos políticos ao longo de diferentes conjunturas, fenômeno também comprovado por Paulo Mercadante (1965) em *A Consciência Conservadora no Brasil*. (2007, p. 152).

As diversas conexões entre o campo político e o campo econômico através dos atores políticos e agentes econômicos são representadas através de estruturas amplas de poder, onde cabem relações de parentesco, patronagem, relações ligadas a tecnoestrutura onde cabem algumas comunidades de técnicos e profissionais das diversas áreas em que permeiam os negócios e muita negociação com os empresários e vários acertos e conciliações políticas ao longo da história como já mencionamos. Facilmente as esferas públicas e privadas se entrecruzam, criando uma “conciliação” de interesses, facilmente conduzidos na direção privada em detrimento daqueles públicos.

Segundo NAZARENO⁸⁸, se referindo a David KNOKE:

[...] o poder é um processo e não apenas um resultado. David KNOCK sugere que as preferências e recursos de poder estariam constrangidos e seriam remodelados pelas instituições e, também, pelos padrões de relações existentes entre os grupos e indivíduos envolvidos no processo de formação de coalizões. Práticas, regras e padrões de ligação entre os atores destes poderes poderiam fornecer a estrutura necessária à permanência do grupo no poder. (2005; p. 3)

Para dar continuidade a esse processo as pessoas “certas” para conduzir os negócios têm que assumir os cargos “chave” no poder e na administração pública no sentido de assegurar as conexões necessárias ao bom funcionamento das redes sociais como forma de garantir os privilégios e as benesses que o poder político e econômico pode proporcionar à classe dirigente e aos demais parceiros.

⁸⁷OLIVEIRA, Ricardo Costa de. **Famílias, poder e riqueza: redes políticas no Paraná em 2007**. Dossiê sociologias, Porto Alegre, ano 9, n. 18, p. 150-169, jun/dez 2007

⁸⁸NAZARENO, Louise Ronconi de. **Redes sociais e coalizão de governo** em Curitiba 1985 - 2004. Curitiba, São Paulo, 2005. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – DECP/USP.

De acordo com MARQUES⁸⁹:

O conjunto de relações entre os indivíduos e os grupos presentes na comunidade profissional também dá origem a um terceiro fenômeno, que denomino permeabilidade. Entende-se a permeabilidade de uma forma similar à descrita pelas categorias anéis burocráticos, lobby e privatização do Estado. Embora a ideia geral dos conceitos seja assemelhada, sua especificação deixa claras inúmeras diferenças. A permeabilidade é produzida a partir de uma teia de relações e cumplicidades, construída ao longo da vida dos indivíduos, incorporando diferentes tipos de elo. Ao contrário do que seria de se prever pela utilização direta de uma perspectiva baseada no lobby, por exemplo, o dinheiro é apenas um dos tipos de vínculos lançados entre indivíduos e grupos. Relações pessoais e de amizade construída ao longo de anos, algumas familiares, outras oriundas da formação profissional e outras ainda por vínculos de trabalho e militância política prévia constituem essa rede. (2000, p. 53).

A partir dessa abordagem reforça-se a ideia de que para relacionar as tomadas de decisões de determinadas instituições e seus vínculos com as demais demandas complexas da sociedade, caminha-se na direção de descobrir e estabelecer como e de que maneira ocorre os vínculos entre os indivíduos posicionados estrategicamente e de que forma reforçam a permanência da classe dominante por várias gerações nos negócios e na política, não necessariamente assumindo funções em quaisquer dos três poderes, como também assumindo cargos importantes na administração pública.

Quando se utiliza classe dominante pretende-se ressaltar que um agrupamento de indivíduos na sociedade tomou posse e controle dos mais variados dispositivos de poder e recursos e assumem posições sociais privilegiadas. Segundo BOURDIEU⁹⁰:

Com base no conhecimento do espaço das posições, podemos recortar classes no sentido lógico do termo, quer dizer, conjuntos de agentes que ocupam posições semelhantes e que, colocados em condições semelhantes e sujeitos a condicionamentos semelhantes, têm, com toda a probabilidade, atitudes e interesses semelhantes, logo, práticas e tomadas de posição semelhantes. (2003, p. 136).

Se levarmos em conta que essa classe específica que está à frente dos negócios e do poder político e decisória acumula e reproduz uma lógica de perpetuação de interesses, privilégios e benesses que passam pela articulação entre Estado

⁸⁹MARQUES, Eduardo Cesar. **Redes Sociais, Instituições e Atores Políticos no Governo da Cidade de São Paulo**. São Paulo: FAPESP, 2003.

⁹⁰BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

e iniciativa privada a partir da administração de determinados recursos podemos ainda ressaltar através da leitura de Bourdieu⁹¹ o seguinte:

De fato, segundo o domínio considerado, a eficiência encontra-se na configuração particular do sistema das propriedades constitutivas da classe construída, definida totalmente de maneira teórica por todos os fatores que operam em todas as áreas da prática, tais como volume e estrutura do capital, definidos pontualmente e em sua evolução (trajetória), sexo, idade, estatuto matrimonial, residência, etc. A lógica específica do campo do que está em jogo e da espécie de capital necessário para participar do mesmo, é que comanda as propriedades através das quais se estabelece a relação entre a classe e a prática. (2008, p. 106)

A partir de 1995, Jaime Lerner e sua equipe assumem o Governo do Estado, alterando completamente os rumos do planejamento de transporte e infraestrutura do Paraná. Em um governo de duas gestões consecutivas as ações são direcionadas para um alinhamento com a ideologia neoliberal, ideologia esta também presente na esfera federal e municipal. As ações do setor de transporte – Secretaria e DER – estão totalmente voltadas para as concessões da rede para a iniciativa privada. O que ocorreu no setor rodoviário, com o Anel de Integração, ocorre também com as ferrovias e sistemas portuários. Nas palavras de SCATOLIN e VARGAS⁹²:

Durante as gestões de 1995-1998 e 1999-2002, o planejamento não foi instrumentalizado de forma clara nos Planos de Governo. Aquilo que se denominava como documento de Plano de Governo Lerner não foi mais do que a sistematização das ideias apresentadas em suas propostas de intenções, divulgadas durante as campanhas eleitorais de 1994 e 1998. Na sua forma de atuação, Lerner e sua equipe são os planejadores, sendo que o planejamento não fica somente a cargo das instituições de governo, mas sob o comando de equipe de assessores ligados diretamente ao chefe do executivo. O planejamento perde força com o enfraquecimento da atuação das diversas secretarias, como a Secretaria de Estado do Planejamento, fato que também já havia ocorrido durante o governo de Álvaro Dias (1987-1990). (2007, p. 100)

A partir das ações levadas a cabo pelo governo Lerner, observa-se que a infraestrutura de transporte foi um dos elementos de sustentação para a sua política de crescimento, baseada principalmente na atração de investimentos industriais. Contudo, é inegável que os fatores mais importantes para a atração de investimen-

⁹¹BOURDIEU, Pierre. **A distinção**: a crítica social do julgamento. São Paulo: EDUSP; Porto Alegre: RS: Zouk, 2008.

⁹²SCATOLIN, Fabio Doria; VARGAS, Cilos Roberto. **Investimentos em Transportes, Desenvolvimento e o Papel do Estado na Economia Paranaense na Segunda Metade do Século XX**. In: Revista Paranaense de Desenvolvimento, Nº 113, Curitiba - PR, Julho/Dezembro, 2007.

tos industriais para o Paraná estavam na política nacional de atração de investimentos externos e na oferta local de benefícios fiscais e financeiros, prática muito utilizada durante seus dois governos.

É nesse momento que fica evidente a transposição de obras rodoviárias para as concessões privadas através do início dos contratos de pedágio e o papel do DER passa por uma reestruturação. A maneira como isso ocorre e quais os atores envolvidos, sejam as empresas ou os indivíduos dentro e fora do aparelho de Estado, é o que poderemos acompanhar nos próximos capítulos. No entanto, faz-se necessário um resgate histórico das empresas que assumiram a concessão de pedágio no Paraná.

2.1 O PROCESSO DE CONCESSÃO DAS RODOVIAS PARANAENSES ÀS EMPRESAS DE PEDÁGIO.

Através da Lei Federal número 9.277 de 10/05/1996, sancionada pelo então Presidente da República Fernando Henrique Cardoso, é estabelecido um marco legal das concessões das estradas de rodagens na União e nos Estados. A Lei tratava de delegar aos Estados, aquelas rodovias federais até então de responsabilidades do Governo Federal. As péssimas condições de pavimento e tráfego da malha paranaense, a estadual e agora a federal, bem como a escassez de recursos e programas que permitissem a restauração, duplicação e mesmo conservação constituem o cenário propício para justificação e início do processo de concessão das rodovias à iniciativa privada (PARANÁ, 1995, p.61)⁹³.

A partir de 1996, foram realizadas audiências públicas nas cidades-polo do interior (Londrina, Maringá, Cascavel, Guarapuava, Ponta Grossa, Foz do Iguaçu, Paranavaí, Campo Mourão e Paranaguá) – essas cidades foram assim definidas pelas suas posições estratégicas (geográfica e demograficamente) e pela capacidade de atrair investimentos e estruturas de desenvolvimento.

⁹³ PARANÁ. **Balanco Geral do Estado – 1995**. Curitiba: Departamento de Imprensa Oficial do Estado do Paraná, 1996.

De acordo com BIZINELA e FURLANETTI⁹⁴,

Em 1996 realizaram-se seis audiências públicas na capital do estado e em cidades-polo do interior e, em seguida, foram abertos os editais de licitação pública, os quais contaram com a participação de aproximadamente 80 empresas; após as tramitações legais, o projeto paranaense foi dividido em seis lotes que incluem 1700 quilômetros de estradas federais e 335 quilômetros de estradas estaduais, estas, com cobrança de pedágio, além de mais 300 quilômetros de rodovias de acesso onde não há cobrança de pedágio. (2011, p. 1-2)

No Plano do Governo Lerner, o planejamento priorizava investimentos em infraestrutura, em especial no setor de transportes, como fundamental para o sucesso de sua política de industrialização do Estado. Como não dispunha de recursos financeiros suficientes, a política nacional não previa tais investimentos ou programas de financiamento para tal, a alternativa viável⁹⁵ foi abrir essa demanda para a iniciativa privada através das concessões.

De acordo com Mensagem de Governo enviada à Assembleia Legislativa do Paraná (ALEP) em 1996 (p. 60), “A meta do governo de incentivar o crescimento de todas as regiões do estado, tendo como base o Anel de Integração, dependia de ações reguladoras e executoras no sentido de promover a integração e a melhoria da infraestrutura de transportes, aumentando com isso a competitividade das regiões”.

A Idealização do Anel de Integração pela equipe do governo Lerner, teve como diretriz principal a ideia de descentralização do Estado, visando desenvolver uma infraestrutura minimamente adequada que pudesse atrair investimentos, indústrias e novas oportunidades de trabalho e serviços, principalmente para as regionais (denominadas cidade-polo), mas também possibilitando um acesso viável às demais regiões. No Plano de Governo de Jaime Lerner, podemos conferir a concepção do Anel de Integração por parte da equipe:

O Anel de Integração é uma nova concepção de desenvolvimento estratégico e geoeconômico para o Estado do Paraná. O anel compõe-se de um cinturão de infraestrutura que liga o polígono integrado pelas cidades-polo de Ponta Grossa, Londrina, Maringá, Cascavel e Guarapuava e define uma matriz básica de vida e trabalho no Estado, à qual todas as regiões poderão

⁹⁴ BIZINELA, Álvaro, FURLANETTI, Gustavo Inoue. **O Anel de Integração do Paraná no Contexto dos Polos de Crescimento e da Economia Local**. X Seminário – CCSAC – Agosto de 2011.

⁹⁵ Informações confirmadas em entrevista ao Programa “RODA VIVA” da TV Cultura. Programa exibido em 17 de janeiro de 2011

ter rápido acesso. Com o anel, as cidades-polos se transformarão em centros promotores de desenvolvimento, irradiando progresso em suas áreas de influência e, consequentemente, por todo o Estado. O modelo é o da descentralização administrativa hierarquizada, que parte do pressuposto de que a capacidade de investimentos e de gestão do Estado requer definição de prioridades e distribuição de equipamentos e serviços de acordo com uma visão espacial. (Plano de Governo, 1995, p. 25).

Dentre os objetivos que justificam o Anel de integração como principal ação do governo em relação ao transporte rodoviário, destacamos que:

O objetivo é a promoção do desenvolvimento equalitário entre as diversas regiões do Estado. A principal referência do Anel são as rodovias e ferrovias que interligam as cidades-polo. Como a concepção do Anel é de irradiação, as ações pertinentes não serão, necessariamente, lineares ou pontuais ao longo do trajeto. A faixa de abrangência será viável conforme o tipo de ação, equipamento ou serviço implantado. O anel multiplicará o resultado das ações governamentais, constituindo a base territorial para o planejamento das atividades de todos os setores da administração pública, de modo a adequá-la às realidades regionais, evitar a excessiva centralização administrativa, facilitar o diálogo entre o Estado e os municípios, fortalecer e gerar novas formas associativas voltadas para o desenvolvimento local e regional (Ibidem, p. 25-26).

A partir do Anel de Integração são definidas as áreas de atuação da política pública de maior destaque dos oito anos do governo Lerner para o setor rodoviário – o Programa de Concessão de Rodovias. Este previa a realização, por parte da iniciativa privada e durante um período de tempo pré-determinados (de início previa-se a duração dos contratos de 20 anos, posteriormente foram alterados para mais 48 meses) de obras e serviços de interesse público, tais como duplicações e outras melhorias para aumento de capacidade, operação e manutenção de rodovias.

As principais intervenções previstas⁹⁶ no Programa de Governo que entraria em vigor a partir de 1995, quando da posse são:

- * Investimentos em restauração, abrangendo pavimento, acostamento, drenagem, pontes e paisagismo, de modo a colocar as rodovias em plenas condições de tráfego num prazo máximo de dois anos;
- * Implantação, em todas as rodovias constantes do programa, de sinalização, vertical e horizontal, como pórticos, placas, pinturas de faixas centrais e laterais e taxas refletivas;
- * Duplicação de 776 quilômetros, distribuídos nas seguintes rodovias: (Ponta Grossa – Apucarana), (Arapongas – Apucarana – Mandaguari); (Maringá – Campo Mourão); (Campo Mourão – Cascavel); (Cascavel – Foz do Iguaçu); (Castro – Jagariaíva);

⁹⁶Em todas as intervenções são identificados os impactos ambientais resultantes. Assim, o programa prevê medidas mitigadoras ou compensatórias, conforme o caso, bem como o seu monitoramento.

- * Obras de contorno de cidades;
- * Construção de marginais;
- * Construção de terceiras faixas;
- * Implantação de iluminação de rodovias nos trechos próximos a núcleos urbanos.

Importante destacar, no início de 1995 ainda, foi instituído o Grupo de Assessoramento para o Planejamento de Investimentos em Infraestrutura de Transportes (GAPIT), criação esta registrada sob a Resolução nº 043 de 07/03/1995. De acordo com esta Resolução, o GAPIT tinha por finalidade coordenar os assuntos referentes à concessão de infraestrutura de transportes no Estado do Paraná (Paraná, 1996)⁹⁷:

Esse grupo, coordenado por pessoas que não pertenciam ao quadro funcional do Estado, demonstrou ter grande poder político, reportando-se diretamente ao governador do Estado e mobilizando quase toda a estrutura do órgão rodoviário para o atendimento das ações por ele estabelecidas, sem, contudo, esclarecer os reais objetivos do trabalho que estava sendo desenvolvido (KARAN e SHIMA, 2007, p. 111)

O GAPIT recomendou ao Estado do Paraná a contratação de um estudo técnico para definir o melhor modelo de concessão. Através de licitação pública, realizou-se a contratação do Consórcio *Cógito-Engefoto*⁹⁸. Este após estudos e significativos recomendou o modelo de Pedagiamento adotado pelo estado, bem como o modelo de viabilidade técnica e modelo de fiscalização.

Por força de legislação federal, em maio de 1996, através da Lei nº 9.277, “foi autorizada a delegar aos Municípios, Estados e Distrito Federal, pelo prazo de 25 anos com possibilidade de prorrogação por mais 25, a administração e a exploração das rodovias federais”. A referida Lei ainda obrigava a apresentação por parte dos estados à apresentação dos estudos técnicos que demonstrassem as possibilidades reais de execução da concessão.

Em 1997, através de Editais de Licitação Pública Internacional foram informados ao mercado e aos investidores para seleção das empresas, pré-qualificação, avaliação de propostas, metodologia e execução do Programa de Exploração da

⁹⁷KARAM, Rejane; SHIMA, Walter Tadahiro. **A Concessão de Rodovias Paranaenses: Um serviço público sob a ótica do lucro.** In: Revista Paranaense de Desenvolvimento, Nº 113, Curitiba - PR, Julho/Dezembro, 2007.

⁹⁸A Enge-foto é uma empresa de consultoria de engenharia de transportes e geomática, fundada em julho de 1980 com sede em Curitiba. Atende clientes tanto da esfera pública como DER, DNIT, IPPUC, COPEL, entre outros, quanto da esfera privada. O Responsável pela empresa que atendeu à CPI dos pedágios, em depoimento no dia 10/10/2013 é DANIEL AL-CHUEYR MARTINS PEREIRA.

Rodovia (PER), verificação dos atestados, de exequibilidade econômico-financeira, verificação de seguros e garantias, consistência e razoabilidade do fluxo de caixa, entre outras.

Em novembro de 1997, os contratos de concessão foram devidamente assinados, após rito legal e formal, cabendo à concessionária, em troca da receita de pedágio, recuperar, melhorar, manter, conservar, operar e explorar as rodovias principais, além de recuperar, conservar e manter os trechos rodoviários de acesso que indicou ao vencer a licitação. Todos os serviços e obras a serem desenvolvidos estão indicados no PER (Programa de Exploração das Rodovias). Mais uma vez, todo esse processo obedeceu às previsões e exigências legais estipuladas na licitação pública, arcabouço jurídico vigente à época. (ABCR/PR e SC)

KARAM e SHIMA (2007) mais uma vez evidenciam os interesses privados no processo de concessão das rodovias paranaenses. A partir da delimitação dos trechos a serem cobertos, das facilidades de financiamentos disponibilizados, do modelo de concessão adotado. A concessão de estradas no Paraná é um negócio lucrativo:

A resposta do setor empresarial diante da nova oportunidade de negócios rentáveis foi extremamente positiva na disputa pela outorga das rodovias em concessão. Além disso, as facilidades oferecidas pelo modelo proposto permitiram a tomada de empréstimos a juros de mercado, repassados às tarifas do pedágio, o que garantiu às concessionárias não terem que efetuar investimentos significativos, comparativamente àqueles feitos pelo Estado na implementação e manutenção de toda a infraestrutura rodoviária (2007, p.104).

O traçado do Anel de Integração ficou assim definido:

TABELA 1 - ANEL DE INTEGRAÇÃO NO MAPA



FONTE: DER/PR

Vale acrescentar que, nenhum dos 399 municípios paranaenses está a mais de duas horas de distância das chamadas "cidades-polo": Curitiba e Paranaguá no Leste do estado; Ponta Grossa, nos Campos Gerais; Guarapuava no Centro; Maringá e Londrina no Norte; Campo Mourão e Paranavaí no Noroeste; e, Cascavel e Foz do Iguaçu no Oeste; além de que as ramificações do Anel atingem todo o Estado e se complementam com os sistemas de transportes ferroviário, hidroviário e aeroviário (2011, p. 2)⁹⁹.

Em pleno ano eleitoral para o segundo governo, Jaime Lerner rompeu unilateralmente os contratos, reduzindo em 50% o valor das cobranças nas praças de pedágio. Sendo uma medida eleitoreira ou não, o fato é que ele e sua equipe permaneceram no comando do executivo paranaense por mais quatro anos. Isso, no entanto, gerou consequências jurídicas importantes, brigas judiciais que se estendem até os dias atuais. Na sequência, foram refeitos os contratos, os famosos aditivos aos quais respondem os Secretários de Transportes da época e Diretores Gerais do DER, bem como o ex-governador Jaime Lerner. Esses aditivos são objetos de estudo e investigação da CPI dos Pedágios, em pleno funcionamento.

Conforme nota da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias Paraná – Santa Catariana:

Com os critérios técnicos definidos, foram então celebrados os Aditivos de 2000 e 2002. Eles são parte integrante do contrato original e restabeleceram o equilíbrio econômico financeiro inicial dos contratos. Portanto, os contratos de concessão e seus respectivos aditivos são instrumentos válidos, vigentes e que geram obrigações para todos os envolvidos, posto que são atos juridicamente perfeitos. (2013, p. 4)¹⁰⁰.

2.1.1 Concessionária Caminhos do Paraná S/A.

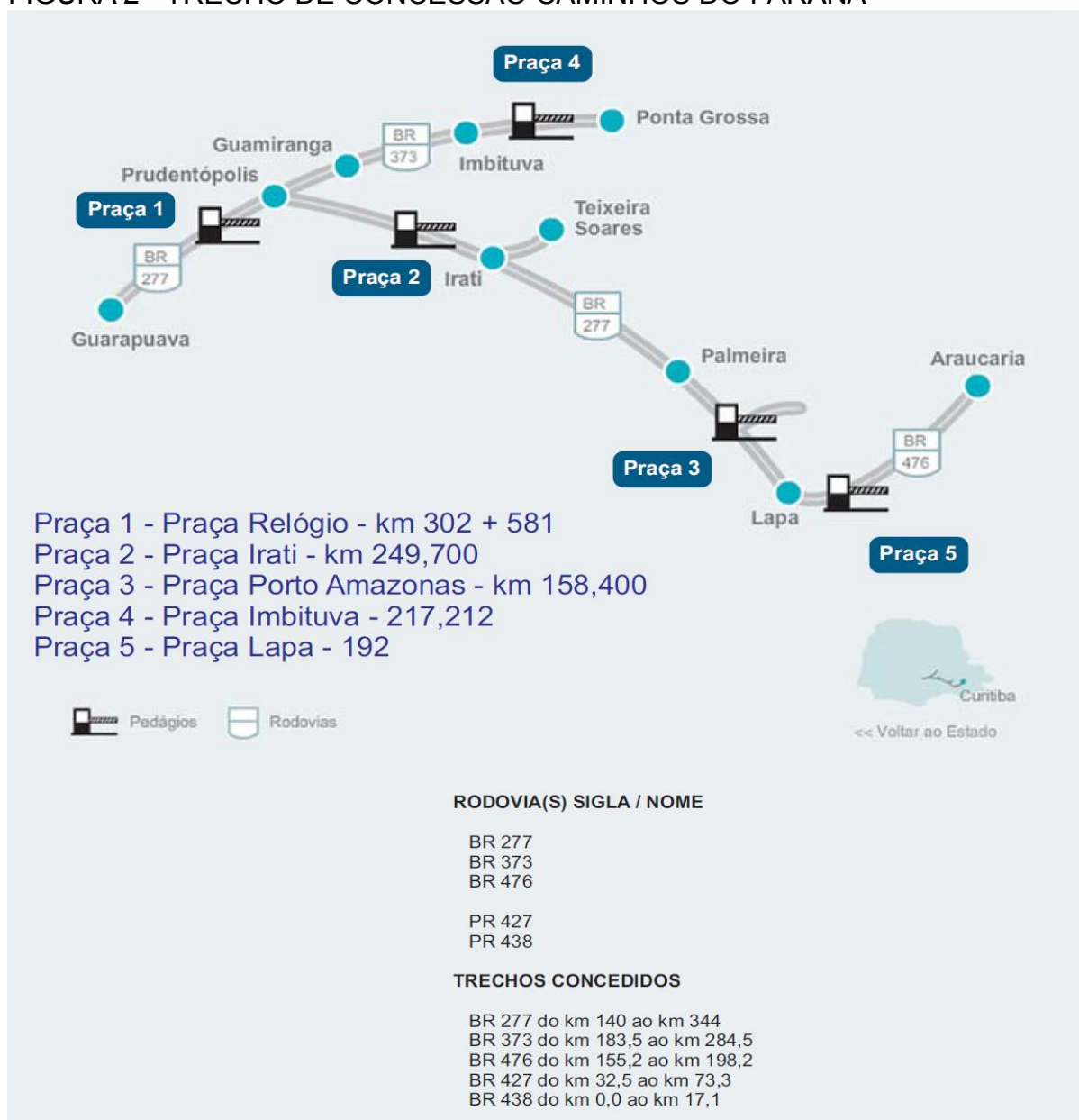
Caminhos do Paraná S/A é a Razão Social, da Concessionária CAMINHOS DO PARANÁ, empresa de constituição datada no ano de 1997 objetivando operar e realizar obras e investimentos nos 405 km de rodovias, Lote 04 do Anel de Integra-

⁹⁹ BIZINELA, Álvaro, FURLANETTI, Gustavo Inoue. **O Anel de Integração do Paraná no Contexto dos Polos de Crescimento e da Economia Local**. X Seminário – CCSAC – Agosto de 2011.

¹⁰⁰ ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS PARANÁ – SANTA CATARINA. **O contexto das concessões rodoviárias no Paraná: aspectos legais, econômicos e técnicos**. Maio/2013. Disponível também no endereço eletrônico: http://www.bemnaestrada.com.br/wp-content/uploads/2013/10/Historico_Concessoes_Parana.pdf

ção, na região centro-sul do estado e região metropolitana de Curitiba. A sede da Caminhos do Paraná S/A está registrada na cidade de Irati, Paraná, Rua Luiz Fernando Gomes, nº130.

FIGURA 2 - TRECHO DE CONCESSÃO CAMINHOS DO PARANÁ



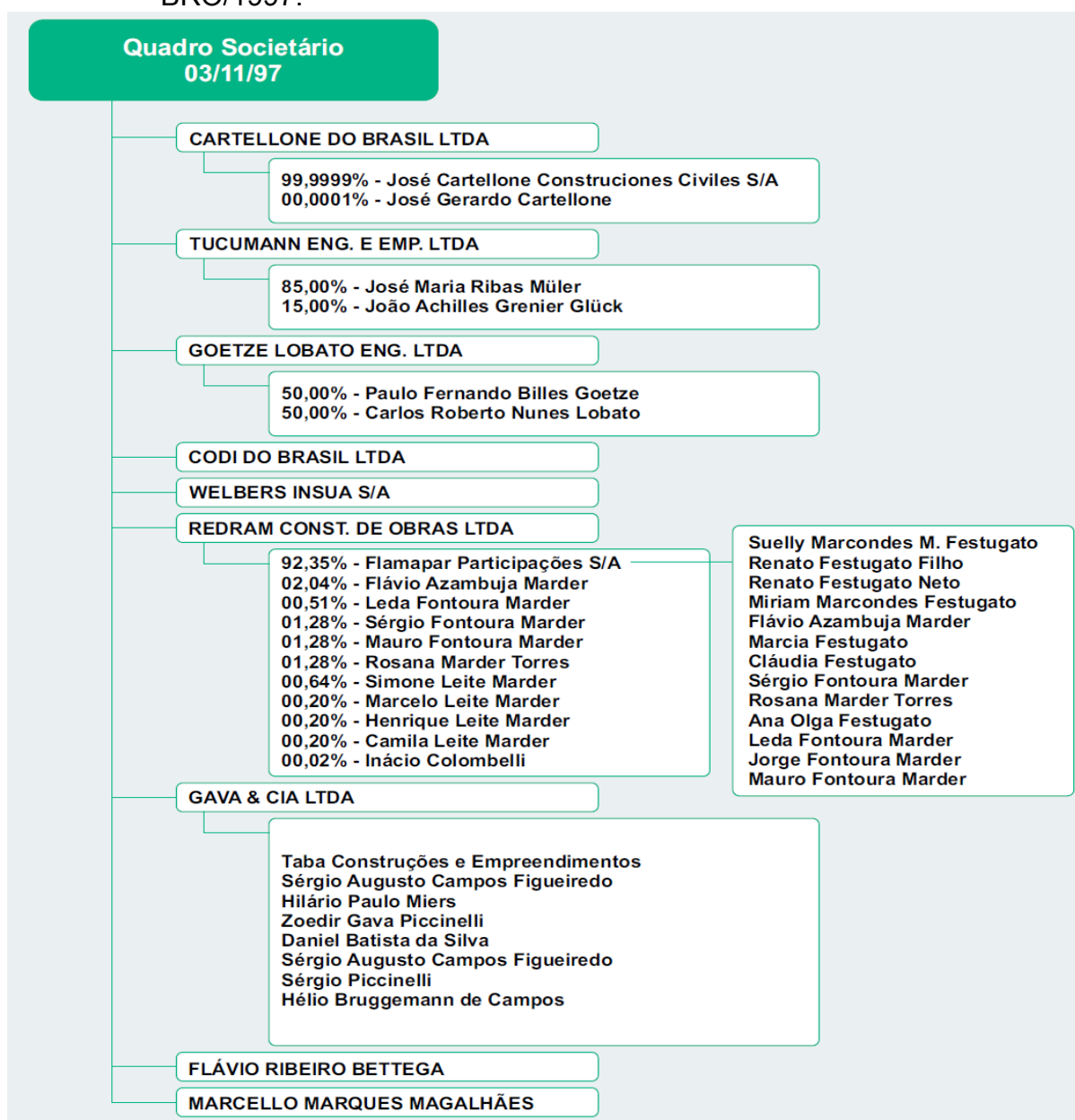
FONTE: Site da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias <<http://www.abcr.org.br>> (05/07/2013)

A empresa assume a administração trechos de rodovias que cortam o território paranaense: BR-277 (entre Balsa Nova e Guarapuava); BR-476 (entre Araucária e Lapa); BR-373 (entre Ponta Grossa e Prudentópolis); PR-427 (entre Porto Amazonas e Lapa). Além da responsabilidade pela conservação da PR-438 que liga o mu-

nicípio de Teixeira Soares à BR-277, num total de 17km.

A CAMINHOS DO PARANÁ S/A, conta em seu quadro com Rui Sergio Giublin (Diretor Presidente) e Marcio Agulham Martins (Diretor de Operações e Manutenção). O Quadro Societário da empresa é composto sete grupos principais, conforme figura abaixo, porém esta organização sofreu pelo menos nove alterações nos vigentes do contrato, registramos abaixo através de figuras os quadros do período que compreendem os anos da gestão do Governo Lerner – nosso objeto de estudo.

FIGURA 3 - CONTROLE ACIONÁRIO DA CAMINHOS DO PARANÁ EM NOVEMBRO/1997.

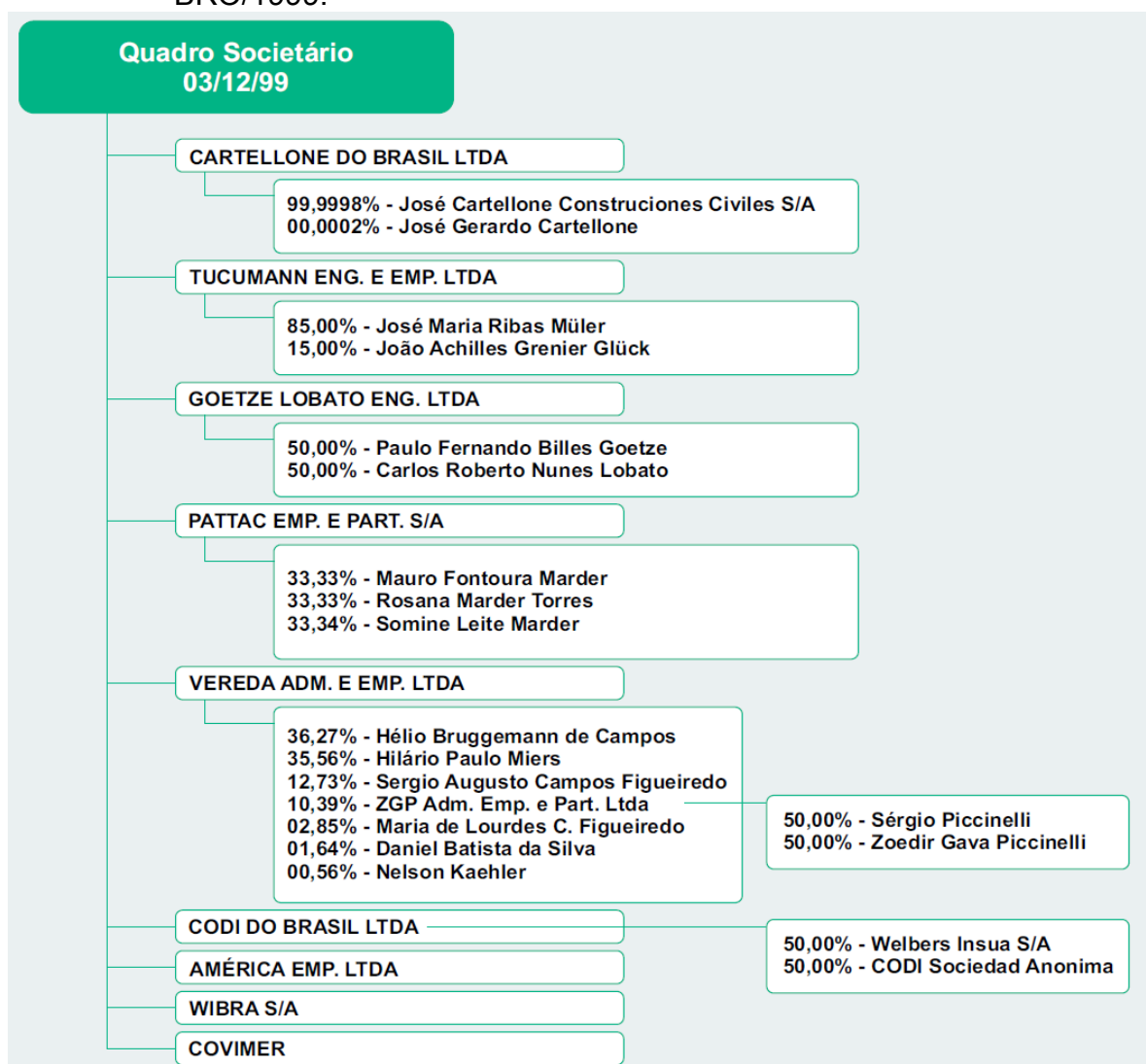


FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

Destacamos na composição acionária da Caminhos do Paraná, vários sobrenomes repetidos, elementos primeiros de indicação de parentesco. Na Empresa sócia Redram Construtora de Obras Ltda, o sobrenome “Marder” se repete em pelo menos doze vezes, os “Festugato” estão presentes pelo menos nove oportunidades, lembramos ainda que por vezes as linhagens aparecem de forma combinada, indicando relações de casamento entre as famílias.

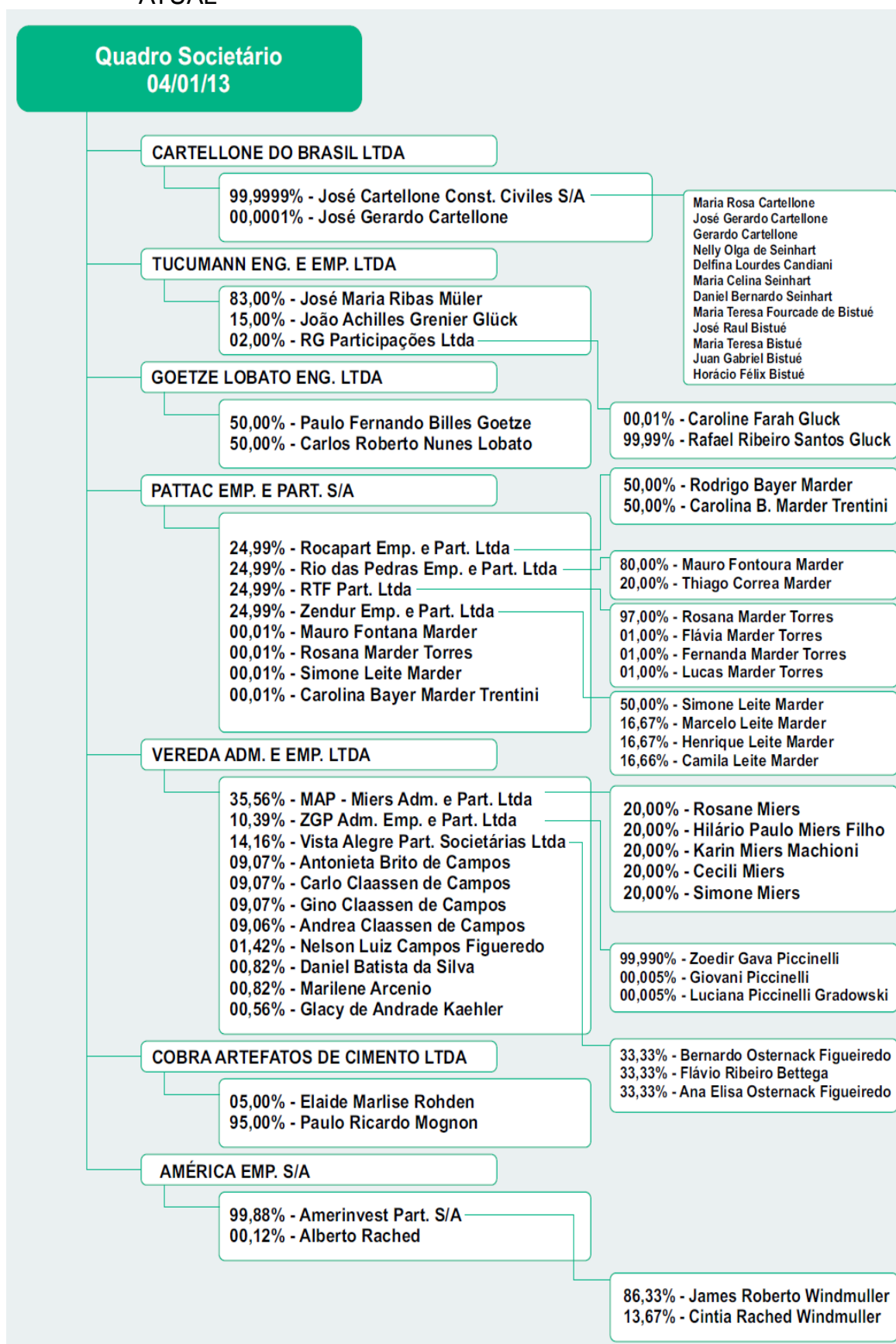
Ainda na composição acionária da Caminhos do Paraná S/A, destaque para a Construtora GAVA & CIA Ltda, que tem como principais acionistas descendentes das famílias “Campos Figueiredo” e “Gava Piccinelli. Sem esquecer as famílias Cartellone, Seinharte e Bistué, Goetze e Lobato, por diversas vezes repetidas no quadro.

FIGURA 4 - CONTROLE ACIONÁRIO DA CAMINHOS DO PARANÁ EM DEZEMBRO/1999.



FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

FIGURA 5 - CONTROLE ACIONÁRIO DA CAMINHOS DO PARANÁ EM JAN/2013 - ATUAL

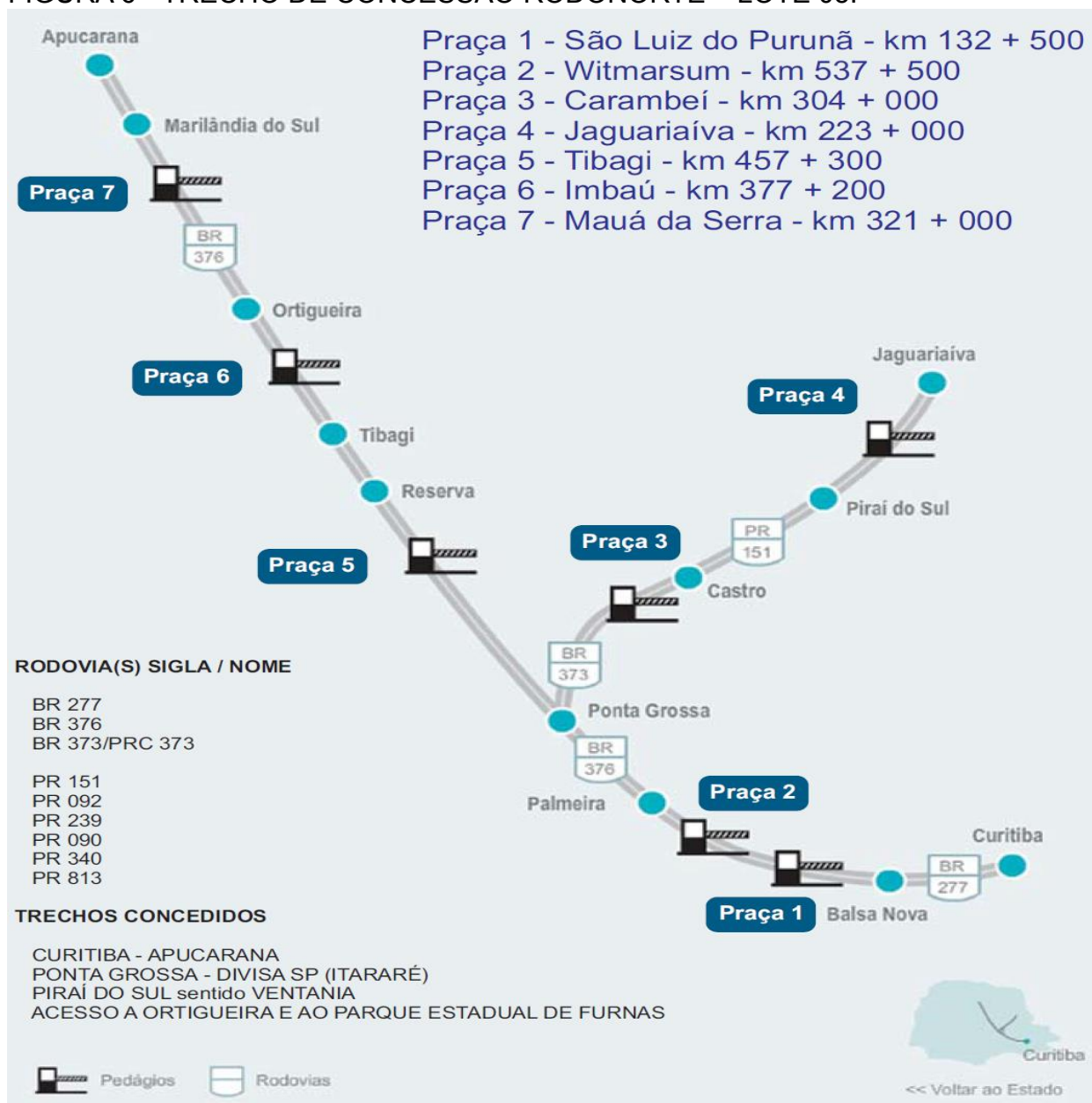


FONTE: Site "CPI dos Pedágios" (10/11/2013)

2.1.2 RODONORTE – Concessionária de Rodovias Integradas S/A

A história da Rodonorte, como as demais concessionárias coincide com a implantação do Programa de Concessões de Rodovias do Governo Federal, que autorizou a União a delegar estradas federais aos Estados, e no Paraná com a concessão do Anel de Integração. A Sede da Rodonorte está registrada na Cidade de Ponta Grossa, Rua Afonso Pena, nº87.

FIGURA 6 - TRECHO DE CONCESSÃO RODONORTE – LOTE 05.



FONTE: Site da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias
<http://www.abcr.org.br> (05/07/2013)

A administração rodoviária da Rodonorte, no Paraná, tem extensão total de 487 quilômetros, compreendidos entre corredor de escoamento de alguns dos principais polos de produção agrícola e industrial do Estado, a BR-277 e a BR-376, ligando Curitiba a Ponta Grossa e às principais cidades no norte do Estado; e a PR-151, entre Jaguariaíva e Ponta Grossa. Já na BR-373 e a PRC-373, os trechos localizados no perímetro urbano de Ponta Grossa e que fazem ligação com as rodovias anteriores, nas saídas para as regiões norte e central do Paraná, interior de São Paulo, além de Foz do Iguaçu. Sem praça de cobrança de pedágios, a empresa realiza a manutenção de outros 80 quilômetros de trechos de acesso.

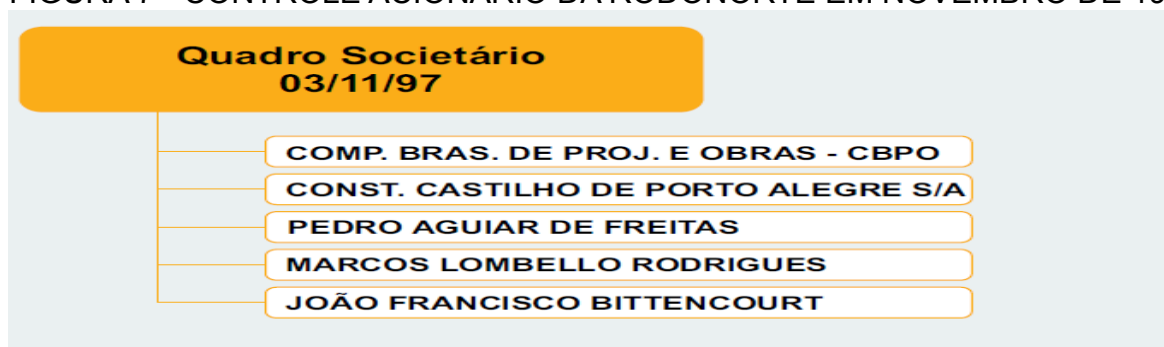
Com um fluxo médio de 13 mil veículos por dia nas rodovias por ela administradas, a Rodonorte está em quarto lugar como empresa do Grupo CCR, e maior concessionárias do Programa de Concessão de Rodovias do Estado do Paraná (Anel de Integração). Com um contrato de duração de 24 anos, contados a partir de 1997, a Rodonorte prevê seus serviços administrativos até o ano de 2021.

Segundo a RODONORTE (2013) “É importante lembrar que todos os investimentos, já realizados e aqueles a realizar, estão dispostos de acordo com o cronograma de obras estabelecido pelo Governo do Estado do Paraná/Departamento de Estradas de Rodagem.” Com cerca de 1,8 bilhão de investimentos entre 1998 e 2013, as principais obras realizadas pela Rodonorte:

- a) Reconstrução e manutenção permanente de todo o sistema rodoviário que integra o Lote 05 (equivalente a 732 quilômetros/pista com duas faixas);
- b) 44 km de duplicações (PR-151, entre Castro e Piraí do Sul e BR-376, na Serra do Cadeado);
- c) 86 km de terceiras faixas;
- d) reforço e alargamento de 52 pontes e viadutos;
- e) 256 km de novos acostamentos;
- f) 12 passarelas.

A Diretoria da Rodonorte está representada por José Alberto Moraes Rego de Souza Mota (Diretor Presidente) e Cláudio José Machado Soares (Diretor). As Ações da empresa estão divididas entre três grupos principais: CCR S.A. com 85,92% do capital, o grupo J. MALUCELLI CONCESSÕES S.A. com um numeral de 6%; e, o grupo CEPAR – CESBE PARTICIPAÇÕES S.A. com os finais 8,08%.

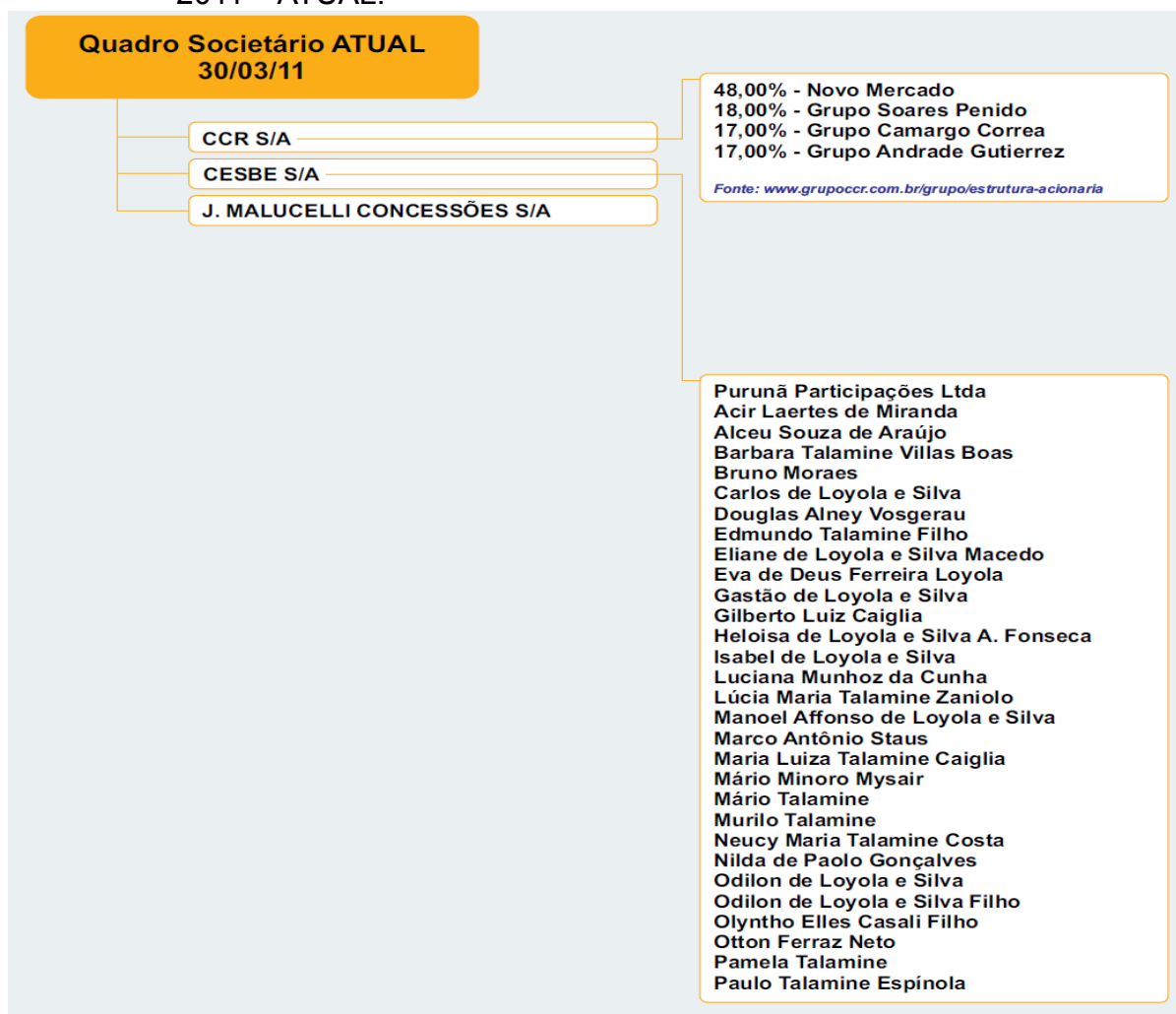
FIGURA 7 - CONTROLE ACIONÁRIO DA RODONORTE EM NOVEMBRO DE 1997.



FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

A empresa Rodonorte sofreu apenas uma alteração no seu quadro de sócios durante o período do Governo Lerner. Assim, apresentamos somente a configuração inicial, em Novembro de 1997 e a sua configuração atual, a partir de 30 de Março de 2011.

FIGURA 8 - CONTROLE ACIONÁRIO DA RODONORTE A PARTIR DE MARÇO DE 2011 – ATUAL.



FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

Destacamos no quadro societário da RODONORTE – Concessionária de Rodovias Integradas S/A, a participação inferior em quantidade de acionistas. Basicamente são três os grupos que controlam a concessão. Destacamos ainda a menor rotatividade ou alterações no quadro, o que pode ocorrer pela efetiva manutenção ou possivelmente pela não informação aos órgãos responsáveis e/ou à CPI dos Pedágios responsável por esta informação.

Por outro lado, é possível identificar a participação de Conglomerados econômicos e sobrenomes, grupos familiares bastante conhecidos dos paranaenses. Uma das empresas – a CCR S/A – comporta três grandes símbolos do ramo de construção: Grupo Soares Penido¹⁰¹; Grupo Camargo Corrêa¹⁰²; e Grupo Andrade Gutierrez¹⁰³, além da porcentagem destinada ao “Novo Mercado” (CCR03 - Mercado de Ações); na CESBE S/A, que somente a partir de 2008 se amplia para CESBE PARTICIPAÇÕES S/A¹⁰⁴, é possível identificar importantes “Nomes” familiares como: Vosguerau, Talamine (que se repete por oito vezes, ora combinado com outros nomes), Loyolla (repetido por nove vezes, e combinado com Macedo, Zaniolo, Silva, etc.), este sobrenome comporta inclusive as inscrições Loyolla e Silva Filho, indicando claramente o grau de pertencimento familiar; por último, mas não menos impor-

¹⁰¹ A Soares Penido é uma holding do Grupo Soares Penido voltada para a participação em sociedades que, explorem, direta ou indiretamente, negócios de concessão de obras e serviços públicos, especificamente a prestação de serviços de execução, gestão e fiscalização de atividades relacionadas à operação, conservação, melhoramento, ampliação e recuperação de rodovias ou estradas de rodagem e negócios afins. Disponível em: <www.grupoccr.com.br> Acesso em 12/02/2014.

¹⁰² Camargo Corrêa Investimentos em Infraestrutura S.A. - Camargo Corrêa Investimentos em Infraestrutura desenvolve negócios e administra as participações do Grupo Camargo Corrêa no setor de infraestrutura. Na estrutura de negócios do Grupo, além de Concessões Rodoviárias, destacam-se os negócios de Cimento, Construção, Concessões de Energia; somam-se empreendimentos importantes nos segmentos de Calçados, Concessão Ferroviária, Meio Ambiente e Siderurgia; e investimentos e participações substanciais nos setores de Incorporação Imobiliária, Construção Naval e Operações Aeroportuárias. O Grupo Camargo Corrêa originou-se de uma pequena empresa de construção, fundada em 1.939, que cresceu com o Brasil. Hoje, aos 70 anos, atua em 18 países e emprega cerca de 58 mil profissionais. Disponível em: <www.grupoccr.com.br> Acesso em 12/02/2014.

¹⁰³ AGConcessões - A AGConcessões é uma empresa controlada pelo Grupo Andrade Gutierrez, com atuação em investimentos relacionados à concessão de serviços públicos de infraestrutura, envolvendo a participação em outras sociedades. As principais áreas de atuação são: rodovias, energia, aeroportos, saneamento básico e transporte metro ferroviário. Além da Andrade Gutierrez, participa do capital da AGConcessões, com 14,85%, a International Finance Corporation, braço financeiro do Banco Mundial. O Grupo Andrade Gutierrez também atua em outras duas áreas de negócios: (i) construção pesada, por meio da Construtora Andrade Gutierrez e da Zagope Construções e Engenharia S/A; e (ii) telecomunicações, por meio da Andrade Gutierrez Telecomunicações Ltda. Disponível em: <www.grupoccr.com.br> Acesso em 12/02/2014.

¹⁰⁴ Fundada em 1946, a CESBE é uma empresa com atuação voltada à construções e obras de engenharia. Com sede em Curitiba, a CESBE firmou-se como empresa tradicional do setor de construções, em 2008, com o objetivo de incorporar os princípios da Governança Corporativa, iniciou-se um processo de reestruturação da qual resultou a configuração de um grupo de empresas capitaneado pela Holding CESBE Participações S.A., no qual a CESBE é a principal empresa com foco exclusivo em construções. Informações disponíveis em <<http://www.cesbe.com.br>> Acesso em 10/02/2014.

tante, o Grupo J. Malucelli¹⁰⁵, grupo de ampla atividade econômica no estado e fora dele, que vão de associações atléticas, grupos de comunicação a estruturas mais robustas como: construção, comércio, energia, concessões, financeiro, seguros, comunicação, entre outros negócios.

Conforme matéria da Gazeta do Povo¹⁰⁶:

No final de 2012, passou a presidência do conglomerado ao filho primogênito Alexandre Malucelli. Formado em Administração e herdeiro do estilo negociador do pai, Alexandre dará continuidade ao ritmo de crescimento e na busca por novos negócios. Entre as estratégias de expansão, estão previstas exploração de portos e aeroportos e ampliação dos investimentos na área de energia. Além de ações de responsabilidade social através do Instituto Joel Malucelli

Importante destacar, os elementos que indicam relações de parentesco na composição acionária das concessionárias, seja por descendência ou mesmo por relações de casamento, relações estas que serão melhor exploradas no capítulo seguinte. Destaque ainda para os ramos de atividade, quase que inevitavelmente com alguma interface direta com o setor público, na lista de clientes, parceiros, figuram os principais órgãos dos governos estadual e/ou municipais.

2.1.3 ECOCATARATAS - Rodovia das Cataratas S/A

A Ecocataratas, nome fantasia, tem como Razão Social RODOVIA DAS CATARATAS S. A., com sede na Avenida Assunção, nº708 da cidade de Cascavel no Paraná, é responsável pela administração de 387,1 quilômetros da rodovia BR-277 entre os municípios de Guarapuava e Foz do Iguaçu. A rodovia é um dos mais im-

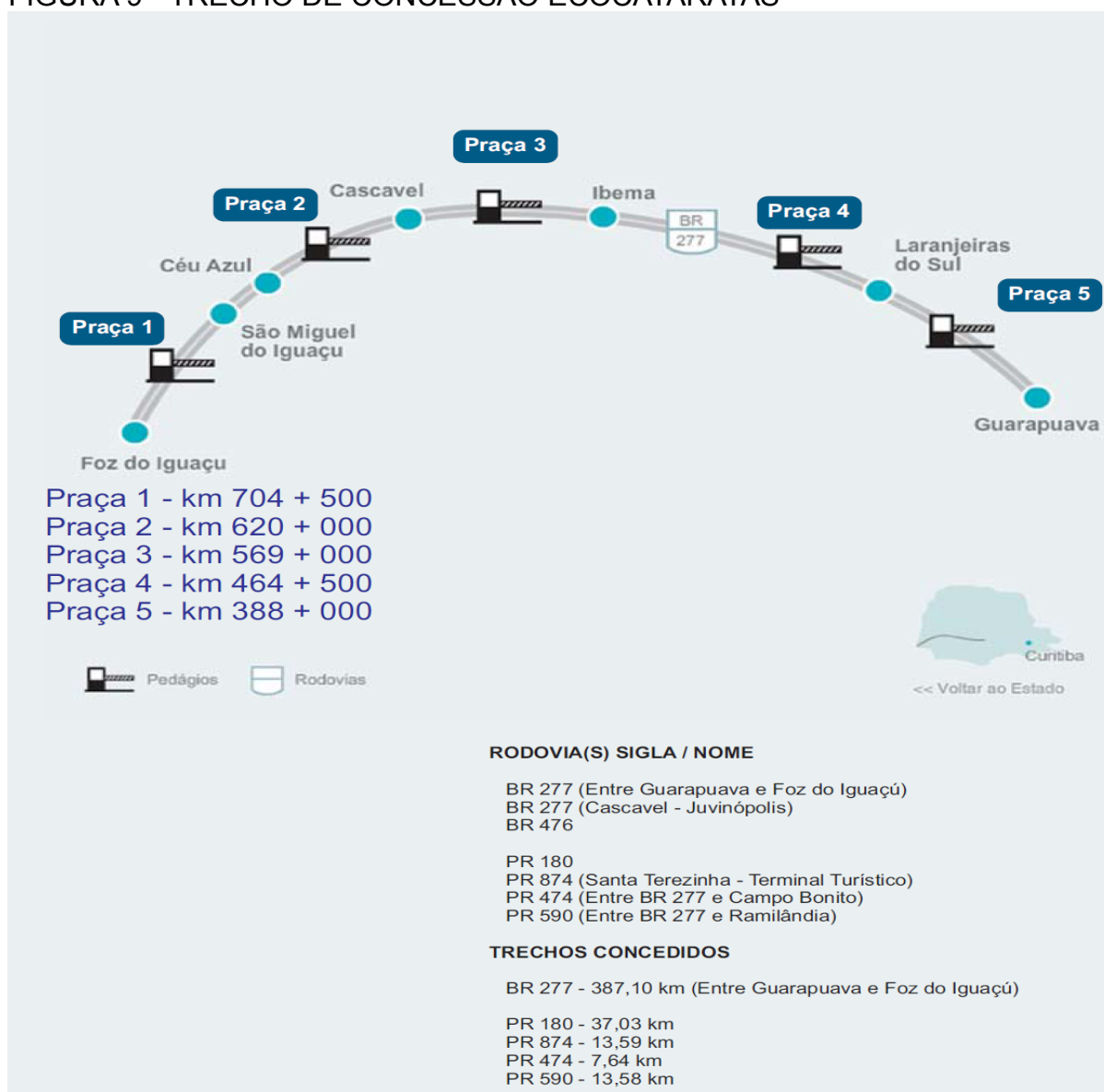
¹⁰⁵ O Grupo JMalucelli, fundado em 1966 pelo empresário Joel Malucelli, se orgulha em ser um dos maiores grupos empresariais do Paraná. Com quase cinco décadas de solidez desde o início das atividades da primeira empresa, a JMalucelli Construtora, o Grupo mantém taxa média anual de crescimento de 12%. Resultado que é fruto da diversificação de negócios em áreas estratégicas com fortes impactos no PIB brasileiro e riscos criteriosamente avaliados, representando um *hedger* natural, pela sinergia entre suas empresas e setores de investimentos. Seus negócios estão compreendidos em vários segmentos de atuação: Construção, Comércio, Energia, Concessões, Financeiro, Seguros, Comunicação; Outros negócios. O Grupo JMalucelli se faz presente em quase todo o território nacional e gera mais de 2.800 empregos diretos e 7.000 indiretos. Disponível em <www.jmalucelli.com.br> Acesso em 2001/2014.

¹⁰⁶ <http://www.gazetadopovo.com.br/economia/conteudo.phtml?id=1330240&tit=A-nova-cara-do-grupo-JMalucelli> – Acesso em Janeiro de 2014.

portantes corredores de escoamento agrícola do Oeste do Paraná e Mato Grosso do Sul até o porto de Paranaguá. A BR-277 é um dos principais caminhos para as Cataratas do Iguaçu e para o restante da América Latina, através da fronteira do Paraná com Paraguai e Argentina. Possui um fluxo de cerca de 11 milhões de veículos anuais, 55% destes, aproximadamente destinam-se ao transporte de cargas.

É de responsabilidade da Ecocataratas conservação de 71,84 quilômetros de rodovias estaduais: PR 874 (13,59 km até o Terminal Turístico de Santa Terezinha de Itaipu); PR 590 (13,58 km até Ramilândia); PR 180 (37,03 km até Juvinópolis); PR 474 (7,64 km até Campo Bonito).

FIGURA 9 - TRECHO DE CONCESSÃO ECOCATARATAS



FONTE: Site da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias
<http://www.abcr.org.br> (05/07/2013)

A representação executiva da empresa está a cargo de Evandro Vianna¹⁰⁷ que ocupa o cargo de Diretor Presidente, Jeancarlo Mezzomo¹⁰⁸ como Diretor Superintendente.

O controle acionário da Ecocataratas, é 100% controlado pelo grupo EcoRodovias Infraestrutura e Logística S.A. Porém, esta configuração sofreu diversas alterações desde o início da Concessão em 1997, de acordo com as informações da ABCR (Associação Brasileira de Concessões Rodoviárias) por ocasião da CPI dos Pedágios, o organograma sofreu diversas alterações:

FIGURA 10 - CONTROLE ACIONÁRIO DA ECOCATARATAS EM NOVEMBRO/1997



FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

¹⁰⁷ Evandro Vianna Diretor Regional Sul da EcoRodovias e Diretor Presidente da Ecocataratas, Ecovia e Ecosul, Evandro Vianna é engenheiro civil formado pela Escola de Engenharia Kennedy de Belo Horizonte, MG, com MBA em Gestão Empresarial pela Faculdade Internacional Facinter de Curitiba/IBPEX-PR. Foi engenheiro chefe das áreas de Planejamento e Controle de obras da Mendes Junior Engenharia S.A e Via Engenharia S.A. Foi Gerente de Administração do Contrato e Gerente de Operação na Ecovia. Ocupou também o cargo de Diretor Superintendente da Ecovia e da Ecocataratas.

¹⁰⁸ Jeancarlo Mezzomo é Engenheiro Civil, formado pela Universidade Federal do Paraná (UFPR), com MBA em “Gestão Empresarial” pela Fundação Getúlio Vargas (FGV). Tem especialização em “Logística” pela UNIVEL e “Ciências Políticas e Estratégias” pela Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra. Foi engenheiro pela DM Construtora de Obras Ltda, de 1992 a 1999. Nos anos de 1997 e 1998 atuou na implantação do sistema de concessões do estado o PR, engenheiro, responsável pela execução dos trabalhos de Recuperação Inicial, entre Guarapuava e Guaraniaçu. Além disso, foi Gerente de Obras da Rodovia das Cataratas SA entre os anos de 2000 e 2008. Ocupou também o cargo de Gerente de Engenharia da Ecocataratas de março de 2008 até maio de 2012.

No mesmo ano, um mês depois a composição do grupo é alterada:

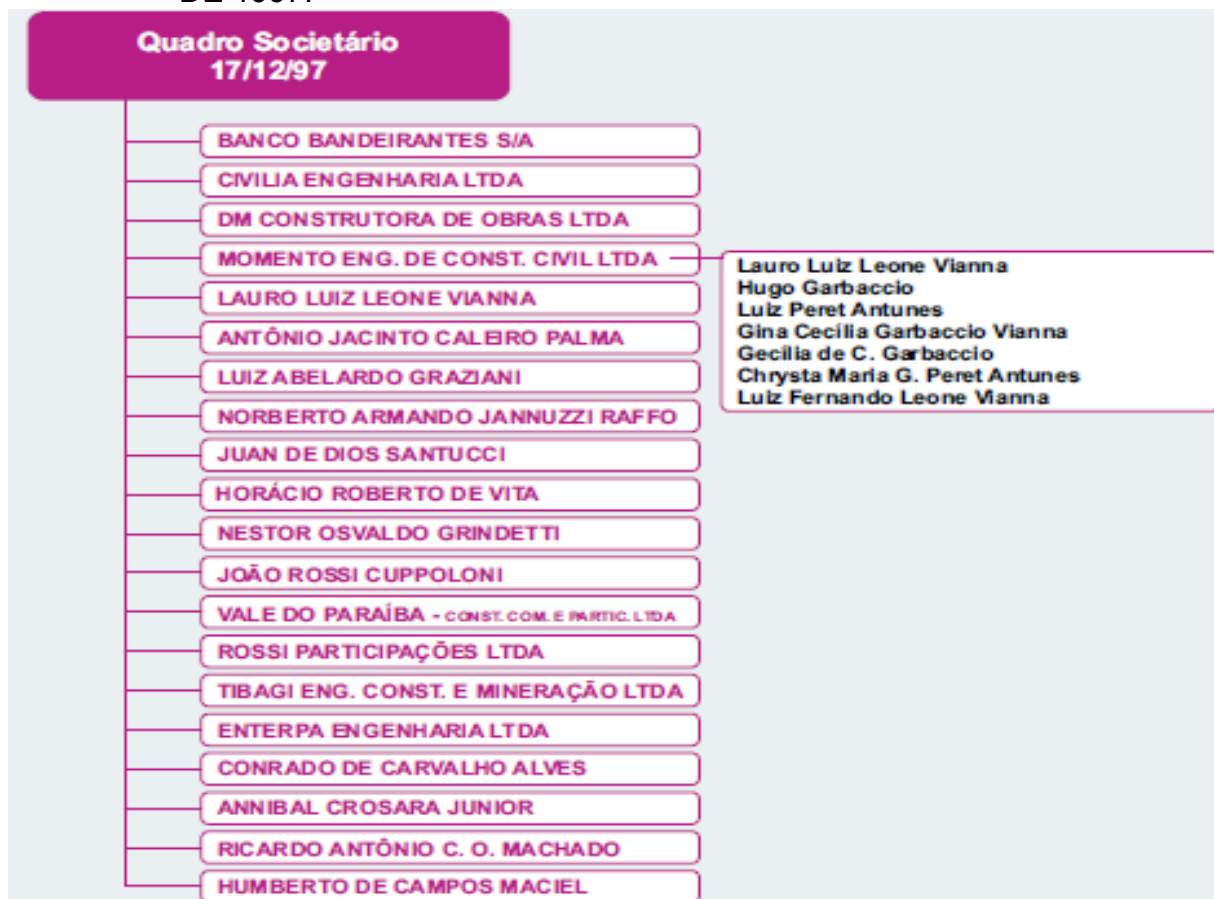
FIGURA 11 - CONTROLE ACIONÁRIO DA ECOCATARATASEM 10 DE DEZEMBRO/1997



FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

No mesmo mês, sete dias após, uma nova alteração:

FIGURA 12- CONTROLE ACIONÁRIO DA ECOCATARATAS EM 17 DE DEZEMBRO DE 1997.



FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

Merecem destaque na constituição societária inicial, além de um número significativo de Construtoras de médio e pequeno portes, como Enterpa Engenharia, a Rossi Participações, Vale do Paraíba – Construção, Comércio e Participações Ltda, Momento Engenharia e Construções Civil Ltda, a empresa DM Construtora de Obras Ltda, com sede na Cidade Industrial de Curitiba, sendo responsável pela construção de trecho da Ferroeste, de grandes trechos de rodovias, principalmente eixos de ligação e estradas secundárias.

O início das atividades da DM Construtora data de 1974, em pleno vigor do desenvolvimentismo, seu crescimento e fortalecimento estão diretamente associadas a esse momento histórico e suas relações com os setores públicos de transportes, saneamento e edificações.

O caso mais curioso porém, ao qual a empresa está associada, trata-se de uma condenação da Justiça Federal de autoria do Ministério Público Federal de número 2003.7000019710-8, denúncia recebida em 09/06/2009 (fls. 39-44). Na denúncia são réus - Darci Mário Fantin, Giovano Conrado Fantin, Gerhard Fuchs, Ernesto de Veer, e Osvaldo Francisquinho da Silva, todos diretores da DM Construtora de Obras Ltda. Diz a denúncia:

[...] em síntese, os acusados Darci Mario Fantin e Giovano Conrado Fantin, dirigentes da empresa DM Construtora de Obras Ltda., teriam sido beneficiados com um desconto fraudulento de R\$ 7.622.504,74 em dívida que tinham com o Banco do Estado do Paraná S/A em 03/09/1998, e que estava garantida por créditos da DM junto à Companhia Paranaense de Energia - COPEL. A concessão de tal desconto propiciou que a DM recebesse valores pagos pela COPEL em decorrência de revisão administrativa de contrato entre ambas. Recebidos os valores pela DM, foram em seguida transferidos para conta de empresa fantasma, controlada por doleiros, simulando que se trataria de uma transação lícita de aquisição de títulos da dívida pública do início do século XX, tendo os valores sido destinados, em realidade, à realização de doações eleitorais não-registradas. Os valores da conta fantasma teriam sido sacados em espécie por Osvaldo Francisquinho, que seria subordinado aos doleiros Ernesto de Veer e Gerhard Fuchs. Imputa o MPF a todos a prática do crime de lavagem de dinheiro, já que o numerário recebido seria produto de prévio crime de gestão fraudulenta de instituição financeira e de apropriação indébita financeira.

O MPF, em alegações finais (fls. 760-779) do referido processo, argumenta:

a) que restou provado que a Diretoria do Banestado concedeu a DM Construtora um desconto indevido de R\$ 7.622.504,74 sobre saldo devedor do contrato de empréstimo n.º 1.819.732-8 de R\$ 15.769.504,74; b) que os

créditos da DM junto à Copel garantiam o pagamento deste empréstimo; c) que o desconto indevido propiciou que a DM recebesse valores pagos pela Copel sem o exercício das garantias; d) que foram realizadas duas transferências da conta da DM para a conta da Silver Cloud Distribuidora de Gêneros Ltda.; e) que a Silver Cloud era empresa fantasma, cujo quadro social era composto por pessoas interpostas que foram utilizados também para as empresas Distribuidora de Cereais Ébora Ltda. e Condel Representações Ltda.; f) que essas empresas eram controladas pelos doleiros Ernesto e Gerard, com auxílio do subordinado Osvaldo; g) que Darci e Giovano simularam aquisição de títulos da dívida pública prescritos a fim de justificar falsamente as transferências efetuadas pela DM à Silver Cloud; h) que os valores transferidos para a conta da Silver Cloud foram sacados em espécie e destinados ao financiamento de campanhas políticas. Pede a condenação de todos os acusados.

Destaque também à Família Leone Viana, esta representada na sociedade através dos cidadãos Lauro Luiz Leone Viana, Gina Cecília Garbaccio Viana, Gecilia de C. Garbácio, Luiz Fernando Leone Viana – estes através da empresa Momento Engenharia de Construção Civil Ltda, e também de Lauro Luiz Leone Viana como Sócio particular. Além destes, Evandro Vianna é o Diretor Regional Sul da EcoRodovias e Diretor Presidente da Ecocataratas, Ecovia e Ecosul.

Ainda sobre a configuração societária, o braço financeiro da sociedade, representado pelo grupo Banco Bandeirantes S/A. Este foi uma instituição financeira com sede em São Paulo à rua Boa Vista, que surgiu da cisão do Banco da Lavoura de Minas Gerais. Do Banco da Lavoura surgiram dois bancos: o Banco Bandeirantes S.A. e o Banco Real S.A. que hoje pertence ao Grupo Santander, e anteriormente ao ABN Amro. Por sua vez, o Bandeirantes foi comprado pela banco português Caixa Geral de Depósitos que mais tarde o venderia ao Unibanco.

Um dos proprietários do Banco Bandeirantes, o senhor Gilberto de Andrade Faria¹⁰⁹, no período entre 1971 e 1998. Gilberto além de banqueiro, advogado, empresário e político brasileiro,

[...] filho do também banqueiro Clemente Soares Faria e de Jenny de Andrade Faria, irmão de Aloísio de Faria. Foi casado com Ana Amélia Gonçalves Faria, com quem teve seis filhos, e, em segundas núpcias, por 30 anos, com Inês Maria Neves de Faria, filha do ex-presidente da República, Tancredo de Almeida Neves e mãe do senador Aécio Neves, ex-governador de Minas Gerais¹¹⁰.

¹⁰⁹ Gilberto de Andrade Faria foi ainda presidente da Inconfidência Companhia Nacional de Seguros Gerais, do Conselho de Administração da Minas Máquinas S.A., da Rede Alvorada de Comunicação e da Bamaq S.A. – Bandeirantes Máquinas e Equipamentos. Presidiu ainda a Companhia Mineira de Investimentos, o Consórcio Brasileiro de Administração e Engenharia e a Associação de Bancos de Minas Gerais.

¹¹⁰ Disponível em <<http://globominas.globo.com/GloboMinas>> Acesso em 05/04/2014.

Segundo o Jornal Estado de Minas (04/05/2011):

O Ministério Público Federal (MPF) denunciou 21 gerentes do Banco Bandeirantes pelo crime de gestão fraudulenta de instituição financeira, que aconteceu entre 1994 e 1996. Segundo a denúncia, os acusados - gerentes, à época, de cinco agências bancárias de Belo Horizonte, Contagem, Cidade Nova, Praça Sete, Santa Casa e Savassi - teriam efetuado débitos indevidos nas contas correntes de clientes, pessoas físicas e jurídicas, obtendo, dessa forma, para o Banco Bandeirantes, vultosa vantagem ilícita em prejuízo dos correntistas.

E continua,

Gilberto de Andrade Faria, Geraldo Machado, Ricardo Xavier Bartels e Marco Antônio Machado de Brito - já foram condenados na Ação Penal n. 1999.38.03.001291-5 movida pelo MPF em Uberlândia. A sentença foi proferida em junho de 2008 e ainda não transitou em julgado, porque os recursos interpostos contra ela subiram para o Tribunal Regional Federal da Primeira Região em 14/08/2009 e ainda não foram julgados. A pena para o crime imputado aos gerentes vai de três a 12 anos de prisão.

Ainda sobre o ex-proprietário do Banco Bandeirantes, acionista da Ecocataratas e padraсто do Aécio Neves. Segundo o Jornalista Paulo Henrique Amorim, no Conversa Afiada de 22/04/2011, é de propriedade dele (Gilberto), agora da família dele (os filhos Clemente de Faria e Oswaldo Borges da Costa Filho) o Jato de prefixo PT-GAF, avaliado em R\$ 24 milhões, o qual Aécio Neves utiliza para deslocamentos eventuais.

FIGURA 13 - IDENTIFICAÇÃO DE AERONAVE - BANJET TÁXI AÉREO

 http://www2.anac.gov.br/arquivos/pdf/Ger3cheta135_090709.pdf

BANJET TÁXI AÉREO LTDA. CHETA 2003-08-0CCN-01-02
 Rua dos Hangares, nº14 - Aeroporto da Pampulha, Belo Horizonte MG
 Telefone: (31) 3369-6085 Email: banjetoperacoes@gmail.com

Aeronaves:	Serviços autorizados:
PT-MAB [EMB121A1]	Transporte aéreo de passageiros
PT-GAF [HAWKER800]	
PT-MCM [300]	

Fonte: Conversa Afiada por Paulo Henrique Amorim. Disponível em: <http://www.conversaafiada.com.br/brasil/2011/04/22/quem-e-o-dono-do-jatinho-aecio/>. Acesso em 10/04/2014.

FIGURA 14 - PROPRIETÁRIOS DA BANJET TÁXI AÉREO

http://www2.anac.gov.br/arquivos/pdf/especializadas/Taxi Aereo - Lista de Autorizadas.pdf	
BANJET Táxi Aéreo Ltda.	
SÓCIOS ADMINISTRADORES:	CLEMENTE DE FARIA E OSWALDO BORGES DA COSTA FILHO
CNPJ 23.348.345/0001-36	
SEDE: RODOVIA FERNÃO DIAS BR 381 KM 02 Nº 2211 SALA 02 2º PAVIMENTO - BANDEIRANTES	
CEP 32240-090 - CONTAGEM/MG	
TEL: (31) 3369-1918/1917 FAX: (31) 3369-1751	
CHETA: 2003-08-0CCN-01-02	
Autorização: Ativa. Decisão n. 524, de 18 de dezembro de 2008. Válida até 31/12/2013.	
Publicação: Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, 19 dez. 2008. Seção 1, p.32.	

Fonte: Conversa Afiada por Paulo Henrique Amorim. Disponível em: <http://www.conversaafiada.com.br/brasil/2011/04/22/quem-e-o-dono-do-jatinho-aecio/> Acesso em 10/04/2014.

Até aí, pode parecer indício, mas tudo bem, não fosse a nomeação um dos filhos de Gilberto de Andrade Faria (Clemente e Oswaldo) para ocupar cargo importante no seu governo, conforme consta, Aécio nomeou um dos donos da Banjet, Oswaldo Borges da Costa Filho, para a presidência de uma estatal mineira: a CODEMIG (Companhia de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais).

FIGURA 15 - NOMEAÇÃO DE OSWALDO BORGES DA COSTA FILHO NA CODEMIG

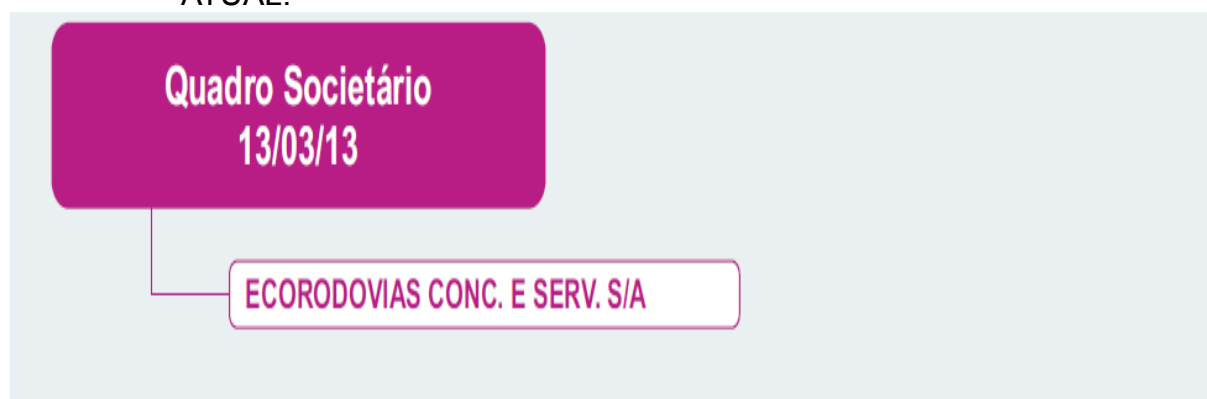
The screenshot shows the website of CODEMIG (Companhia de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais). The header includes the company logo and navigation links: 'A CODEMIG', 'EMPREENDIMENTOS & PARCERIAS', and 'COMUNICAÇÃO'. Below the header is a banner image of a dirt road with a truck, and the text 'A CODEMIG'. The main content area is titled 'DIRETORIA' and lists two directors: Oswaldo Borges da Costa Filho, Diretor-Presidente, and Antonio Leonardo Lemos de Oliveira, Vice-Presidente.

FONTE: Conversa Afiada por Paulo Henrique Amorim. Disponível em: <http://www.conversaafiada.com.br/brasil/2011/04/22/quem-e-o-dono-do-jatinho-aecio/>. Acesso em 10/04/2014.

A reportagem chama a atenção ainda para o fato de que a CODEMIG atua junto às mineradoras “na realização de projetos, obras, serviços e empreendimentos, com destaque para o setor de infraestrutura. Mas é na mineração e no turismo que ela construiu sua longa trajetória de sucesso¹¹¹”, e o referido diretor-presidente acumulou os cargo de diretor-presidente da Companhia Mineradora do Pirocloro de Araxá, e diretor-presidente da Companhia Mineradora de Minas Gerais. Evidencia-se assim, estreitas relações entre as empresas públicas e privadas, entre os laços políticos e/ou familiares, uma mistura de negócios públicos e particulares envolvendo patrimônio, cargos, títulos.

Em março de 2013 o grupo ECORODOVIAS assume o controle de 100% das ações da Ecocataratas. Assim, temos uma configuração aparentemente simples, uma empresa somente, empresa esta com capital aberto ao investimento de acionistas.

FIGURA 16 - CONTROLE ACIONÁRIO DA ECOCATARATAS EM MARÇO/2013 – ATUAL.



FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013) Última Atualização societária informada

De acordo com a “História Oficial” da EcoRodovias Concessionárias e Serviços S/A, ela é hoje, “uma das principais companhias de infraestrutura logística do Brasil, com cerca de 6 mil colaboradores, seis concessões de rodovias e 15 unidades de logística com atuação em cinco Estados da região sul e sudeste”.

O início das suas atividades está associado à Primav Construções e Comércio Ltda, uma empresa do Grupo C.R. Almeida¹¹² que a partir de 1997 passou a con-

¹¹¹ Disponível em <www.codemig.com.br> .Acesso em 10/04/2014.

¹¹² “A trajetória do Grupo CR Almeida começa em 1952 com o ingresso do jovem Cecílio do Rego Almeida, acadêmico do curso de engenharia civil, na empresa Lysimaco da Costa & Irmão, na época uma das maiores construtoras do Paraná. Com seu diploma na mão e sua natural ousadia Cecílio

tar com a parceria estratégica, a Impregilo International N.V., do Grupo Impregilo S.P.A, “maior construtora de capital aberto da Itália, primeiramente na Ecovias dos Imigrantes, e, em 2002, na EcoRodovias, por meio de compra de participação acionária”. A inserção na Administração dos Pedágios paranaenses, no entanto, tem data próxima do início dos mesmos:¹¹³

Desde 1997, quando passou a operar no setor de concessão de rodovias, a empresa buscou administrar corredores de importação e exportação e importantes eixos turísticos. A primeira experiência da empresa, já com foco nessa estratégia, se deu ainda em 1997, quando o grupo passou a controlar a Ecovia Caminho do Mar, concessionária que administra 176 quilômetros de rodovias entre a capital paranaense e o Porto de Paranaguá. Em 1998, a EcoRodovias conquistou mais duas concessões: a Ecovias dos Imigrantes, que opera a principal ligação da região metropolitana de São Paulo com o Porto de Santos, o Polo Petroquímico de Cubatão e as praias da Baixada Santista; e a Ecosul, concessionária que administra o Polo Rodoviário de Pelotas, no Rio Grande do Sul, acesso ao Porto de Rio Grande e ao litoral gaúcho.

A experiência desenvolvida com as primeiras concessões foi decisiva para a aquisição, em 2007, da Ecocataratas, empresa que administra a BR 277, de Guaraçuva a Foz do Iguaçu, acesso ao MERCOSUL e à região turística de Foz do Iguaçu; e para vencer a licitação que deu direito à operação do Corredor Ayrton Senna/Carvalho Pinto, em 2009, pela Ecopistas, que liga a capital paulista ao Vale do Paraíba, às praias do litoral norte e ao Porto de São Sebastião. A partir de 2010, as Ações da empresa são admitidas no Mercado de Valores IBOVESPA, este processo, porém, tem início ainda em 2003, quando esta começou a se estruturar para tornar uma empresa de capital aberto, obter um registro na Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e um projeto de governança corporativa.

decidiu trilhar o seu próprio caminho. Em 1958 fundou a sua própria empresa, a “Engenharia e Construções CR Almeida Ltda”. Em pouco tempo a empresa cresceu e veio adquirir outras empresas. Com a construção da Estrada de Ferro Central do Paraná, com 336 Km de extensão ligando a região norte ao Porto de Paranaguá, o mais importante corredor de exportação paranaense no final ainda nos anos 70, a marca da CR Almeida S/A atravessou as fronteiras do estado, passando a integrar o seleto grupo das renomadas empresas de construção pesada do país. No final da década de 60 o Grupo CR Almeida adquiriu uma pequena fábrica de explosivos na região de Curitiba, a Britanite Indústrias Químicas, empresa que a partir da década seguinte atingiria um renome nacional. Hoje a Britanite exporta seus produtos para vários países e diversificou suas atividades para outros setores da Indústria Química. Com a abertura do mercado de concessões de rodovias no Brasil a partir dos anos 90, a CR Almeida passou a atuar nesse setor com grande destaque. Através da Ecorodovias S/A, a holding que reúne suas operações de concessões e logística, o Grupo possui 5 concessionárias e opera 1.450 km de rodovias no país”. Disponível em <<http://www.cralmeida.com.br/grupo>> Acesso em 10/01/2014.

¹¹³ Informações disponíveis em: <<http://www.ecorodovias.com.br/>> - Acesso em 21/01/2014.

2.1.4 ECOVIA Concessionária Ecovia Caminhos do Mar S/A.

A Concessionária Ecovia registrada com Razão Social CONCESSIONÁRIA ECOVIA CAMINHO DO MAR S/A, situada na Rua Dr. Carlos de Carvalho, nº 603, 11º andar, Centro de Curitiba, Paraná, administra 175,1 quilômetros de estradas entre Curitiba e as cidades litorâneas paranaenses.

Constituída em 27 de novembro de 1997, com a assinatura do contrato de concessão junto ao governo do Estado do Paraná, por meio do Departamento de Estradas de Rodagem (DER/PR). Tem contrato de 24 anos a partir de 14/11/1997. Durante esse período, a Concessionária “afirma prestará serviços públicos previstos no contrato, mediante a cobrança de pedágio” (ECOVIA, 2013).

O trecho de operação e manutenção da Ecovia corresponde à BR 277 – liga Curitiba ao Porto de Paranaguá, numa extensão de 84 km em pista dupla, além dos segmentos rodoviários PR 508 – Alexandra Matinhos e PR 407 – Praia de Leste, de acesso à cidade de Matinhos e Pontal do Paraná, respectivamente.

FIGURA 17 - TRECHO DE CONCESSÃO DA ECOVIA – CAMINHOS DO MAR



FONTE: Site da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias <<http://www.abcr.org.br>> (05/07/2013)

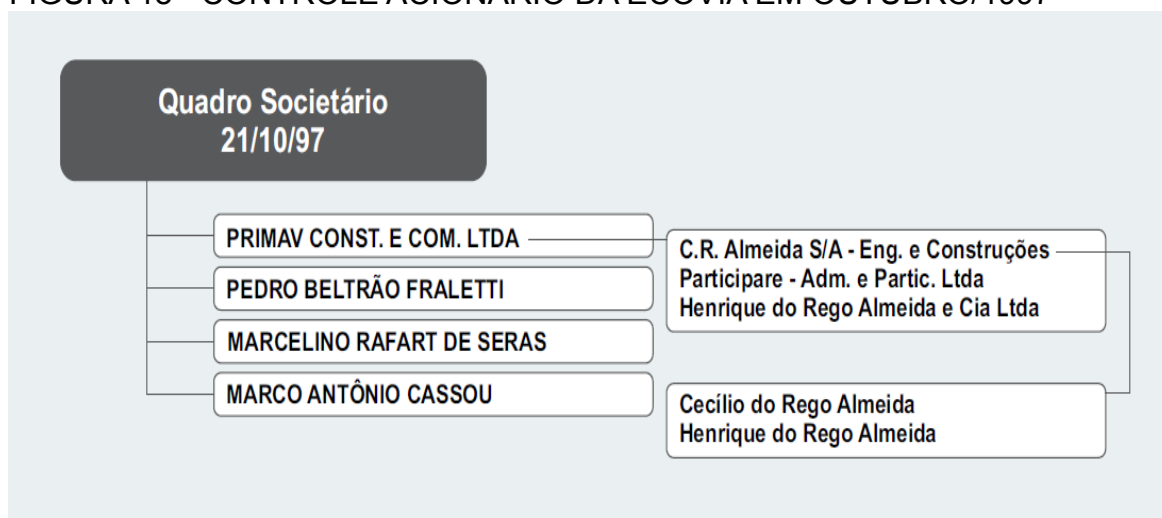
A ECOVIAS ainda presta manutenção nas rodovias que ligam a BR 277 às cidades de Morretes e Antonina. Nos trechos de responsabilidade da ECOVIAS, trafegam 5,5 milhões de veículos por ano, sendo que 35% deste movimento refere-se ao transporte de cargas.

Os trechos de conservação e operação correspondem à BR 277 – Paranaguá e Curitiba entre o km 0 e 84,2; à PR 508 (Alexandra à Matinhos entre km 0 e 32); e, PR 407 (Paranaguá à Pontal do Paraná km 0 ao 19). Já os trechos de apenas conservação compreendem a PR 804 (Entroncamento da BR 277); PR 408 (entroncamento – 2,6 quilômetros); a PR 408 (Entroncamento da BR 277 a Morretes – 13,2 quilômetros); PR 408 (Morretes ao entroncamento da PR 340 – 9,6 quilômetros); PR 411 (Morretes ao entroncamento da PR 410 (S. J. da Graciosa) – 13 quilômetros).

O controle acionário da CONCESSIONÁRIA ECOVIA CAMINHO DO MAR S/A conta atualmente com controle de 100% das ações junto ao Grupo EcoRodovias Concessões e Serviços S/A. Representada para assuntos legais por Evandro Couto Viana (Diretor Presidente) e Davi Guedes Terna (Diretor Superintendente).

A estrutura acionária da CONCESSIONÁRIA ECOVIA CAMINHO DO MAR S/A contou com 21 alterações ao longo dos 16 anos de contrato (1997-2013), o que dificulta a apresentação de cada uma delas neste momento. Apresentamos, porém, a organização inicial até o período que compreende nosso objeto de estudos – DER nas Gestões dos Governos Lerner – faremos isso através da apresentação das figuras seguintes:

FIGURA 18 - CONTROLE ACIONÁRIO DA ECOVIA EM OUTUBRO/1997



FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

Ao apresentarmos o corpo acionário da ECOCATARATAS, no tópico anterior fizemos referência ao Grupo C.R. Almeida¹¹⁴, à Primav Construtora e Comércio Ltda, de forma que torna-se desnecessário retomá-lo aqui, a não ser para dizer da amplitude de atuação do grupo, em mais de uma Concessionária (assim como faz em vários ramos de atividade). Destacamos ainda que neste caso, não somente Primav e o grupo “Almeida” aparecem como acionários, mas diretamente os indivíduos – C.R. Almeida S/A Engenharia e Construções, o Sr. Cecílio do Rego Almeida, Henrique do Rego Almeida, bem como sua pessoa jurídica Henrique do Rego Almeida e Cia Ltda.

Nascido em de janeiro de 1930 na cidade paraense de Óbidos, Cecílio veio para o paraná na mesma década junto com irmãos, mãe e o pais Raymundo Almeida, aquele que o emancipou aos dezesseis anos para realizar um empréstimo junto ao Ipase (Instituto de Previdência e Assistência dos Servidores do Estado) no intuito de abrir um loja de calçados. Ingressou no curso de Engenharia em 1949, conciliando as atividades de estudante, docente de matemática e funcionário dos correios à noite.

Por ocasião da sua morte em 23 de março de 2008, em Curitiba, Paraná, aos 78 anos de idade, na tentativa de contar sua trajetória empresarial e econômica, a Gazeta do povo publicou:

Em 1958, depois de trabalhar na empresa Lysimaco da Costa, a maior firma de engenharia da época, fundou a Engenharia e Construções Grupo CR Almeida Ltda, em sociedade com seu irmão, o médico Félix do Rego Almeida. Treze anos depois comprou a Lysimaco, segunda empresa a fazer parte do que hoje é o Grupo CR Almeida. A CR Almeida nasceu construindo bueiros em beira de estradas e cresceu muito ao participar de obras públicas. Cecílio Almeida, sempre repetia um pensamento conhecido por todos os seus mais de 3 mil colaboradores diretos: "Confiando neste país, joguei e ganhei. Quem jogou na crise brasileira, perdeu. Eu joguei no desenvolvimento."¹¹⁵

O Jornal Folha¹¹⁶ fez referência ao empresário dizendo:

Em 1992, figurou na lista da revista norte-americana "Forbes" com um patrimônio avaliado em US\$ 1,3 bilhão. No auge de seus negócios, o grupo

¹¹⁴ Entre as principais obras executadas pelo Grupo CR Almeida estão a BR 277 (Curitiba-Paranaguá), Estrada de Ferro Central do Paraná, pavimentação das rodovias Belém-Brasília e Rio-Santos, construção da *freeway* Porto Alegre-Osório, construção da Usina Hidrelétrica de São Simão, a segunda maior do Brasil e, mais recentemente, a duplicação da Rodovia dos Imigrantes. Disponível em <http://www.grupoccr.com.br>. Acesso em 22/10/2013.

¹¹⁵ Disponível em <www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania> Acesso em 22/10/2013.

¹¹⁶ Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro>. Acesso em 25/10/2013.

fechou grandes contratos com a União, a partir do governo de Juscelino Kubitschek, na década de 50, até os anos 70, no regime militar. A empresa executou as obras da BR-277 (Curitiba-Paranaguá) e pavimentou as rodovias Belém-Brasília e Rio-Santos. O patrimônio estimado do grupo CR Almeida é de R\$ 9,4 bilhões. Mas, ao morrer, seu fundador já não figurava mais nas listas dos mais ricos.

O Jornal não se furtou em falar também das acusações que pesavam sobre o bem sucedido empresário e pai de família, feitos estes que apontam para a explicação da origem do patrimônio, as relações político-empresariais, lembrando, principalmente do episódio político do “gravador de voz”:

Em 1971, Cecílio do Rego Almeida foi o pivô da cassação do governador do Paraná Haroldo Leon Peres, da Arena. O empresário enviou ao presidente Emílio Médici uma gravação de conversa com Peres, em que este pedia uma comissão para liberar verbas devidas à construtora CR Almeida. Em entrevista à Folha, publicada em 1993, o empreiteiro admitiu que se dispunha a pagar uma propina de 4%, mas que o governador queria cerca de 30%. Almeida também acusou o governo Collor e uma construtora rival de corrupção em licitações de obras públicas. No final da década de 90, trouxe à tona novas negociatas em licitações, desta vez relacionadas à oferta da banda B de telefonia celular no interior paulista e envolvendo sua própria empresa. O empresário também foi alvo de acusações, de grupos ambientalistas e do Ministério Público Federal, de ser dono de vastas extensões de terras no norte do país por meio de grilagem (apropriação ilegal). A área ao sudoeste do Pará é rica em mogno e abriga reservas indígenas. Almeida sempre negou as acusações de grilagem.

Almeida foi casado pela segunda vez com Ângela Brandão Almeida e possui seis filhos - Ricardo, Denise, Roberto, César, Guilherme e Marcelo - e 21 netos.

Marcelo Beltrão de Almeida¹¹⁷, nascido em 1966, é engenheiro civil por formação e político por profissão, filiado ao Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB) e é o 3º político mais rico do Brasil segundo a revista Forbes¹¹⁸. Exerceu dois mandatos de vereador em Curitiba 1993 - 1996 e 2001 - 2004. Em 2006 ficou na primeira suplência para deputado federal pelo estado do Paraná, assumindo logo no início do mandato, com a assunção de Reinhold Stephanes ao cargo de Ministro de Estado da Agricultura, tornando-se titular com o falecimento do deputado Max Rosemann, em outubro de 2008, e exercendo o mandato ininterruptamente de 02 de maio de 2007 até 31 de janeiro de 2011.

¹¹⁷ Marcelo é filho de Cecílio com Rosa Maria Beltrão Rischbieter, sobrenome presente com grande força e referência na Gestão Lerner, mais propriamente na pessoa do senhor Karlos Rischbieter, homem de confiança do Governador.

¹¹⁸ Citado pela Jornal Gazeta do Povo. Disponível em: www.historico.aen.pr.gov.br/modules/noticias. Acesso em 22/10/2013.

No Poder Executivo, teve experiência como Diretor Geral do Departamento de Trânsito do Paraná - DETRAN-PR, cargo que exerceu até março de 2006. No DETRAN-PR, executou o maior programa de Educação para o Trânsito do Estado, batizado de Mutirão pela Vida, e conseguiu o maior superávit financeiro do órgão, o que resultou em investimentos na recuperação das estradas paranaenses, em parceria com o Departamento de Estradas e Rodagens do Paraná.

Antes de assumir uma cadeira na Câmara dos Deputados, exerceu o cargo de Secretário de Estado de Obras do Paraná, em 12/02/2007, na ocasião foi generosamente anunciado pelo então governador, aquele mesmo que tanto atacou as empresas de pedágio, anunciando-o como membro do alto escalão do governo pe-medebista e exaltando os feitos no Detran/PR¹¹⁹: “O novo secretário de Obras Públicas, Marcelo Almeida, teve atuação brilhante no Detran, que estava no vermelho até 2002 e em nosso governo investiu R\$ 450 milhões na recuperação de estradas”, afirmou o governador. Ao ser questionado e referir-se ao então governador Roberto Requião, de quem, como dissemos as empresas de pedágio receberam ataques, ele diz¹²⁰:

Isso é estilingue. O Requião confirmou todas as brigas dele com o empreiteiro Cecílio do Rego Almeida no caso dos pedágios e mesmo assim me colocou no lugar onde mais circula dinheiro no Paraná – acho. O Requião foi um cara muito importante na minha história. Ele me tirou do mundinho da Câmara Municipal e me pôs numa autarquia onde eu pude ter uma visão territorial do estado. Me trouxe para outra escala. Catapulta. Foi um belíssimo empurrão na vida pública...

Ainda na mesma entrevista, ao referir-se à sua vida política, opção e formação diz:

Minha formação vem da esquerda. Convivi com o Vanhoni, Stica, Samek, Tadeu Veneri, Rosinha... Em meu mandato de vereador eu batia palmas – dizia que tinha de votar contra o pessoal do transporte coletivo, contra a família Simões. Pensavam o quê? Que eu ia ficar ligado nessa cambada? Mostrei para o PC do B, PSol, PSTU que sou um cara de bem. Podem falar mal da empreiteira, mas não de mim. Consegui isso.

Ainda sobre a participação acionária da Concessionária Ecovia Caminhos do Mar S/A outro elemento importante de ligação sociológica se faz presente – o “fami-

¹¹⁹ Disponível em: <http://www.historico.aen.pr.gov.br/modules/noticias>. Acesso em 23/10/2013.

¹²⁰ Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/entrevistas/conteudo.phtml?id=1145570>. Acesso em 22/10/2013.

lismo” como explicação das estruturas e relações de poder. Um dos Sócios, Marco Antônio Cassou (Figura 20), é casado com a com Denise Beltrão de Almeida, filha do Patriarca – Cecílio do Rego Almeida. Conforme noticiário da FAE Centro Universitário¹²¹:

O engenheiro civil Marco Antônio Cassou é o novo presidente do Conselho de Administração do Grupo CR Almeida. Genro do empresário Cecílio do Rego Almeida, Cassou exercia a vice-presidência do Grupo antes da morte do fundador, no final de março passado. Cassou ingressou no Grupo CR Almeida em 1984, depois de atuar como empreendedor nas áreas de seguros, transportes e mineração. Mestre em Administração pela Stanford University, já ocupou diferentes cargos de direção nos três segmentos de negócios do Grupo CR Almeida. Desde dezembro de 2003 é membro e vice-presidente do Conselho de Administração do Grupo. Participou da diretoria de entidades do Sistema da Federação das Indústrias do Estado do Paraná, da qual foi membro do seu Conselho Consultivo.

O noticiário ainda apresenta outros membros familiares (herdeiros diretos do senhor C. R. Almeida), assim como dos negócios e cargos na estrutura de poder: “Os demais integrantes do novo Conselho de Administração são Belmiro Valverde Jobim Castor (vice-presidente), Francisco Henrique Passos Fernandes (conselheiro), Roberto Beltrão de Almeida (suplente) e César Beltrão de Almeida (suplente).”

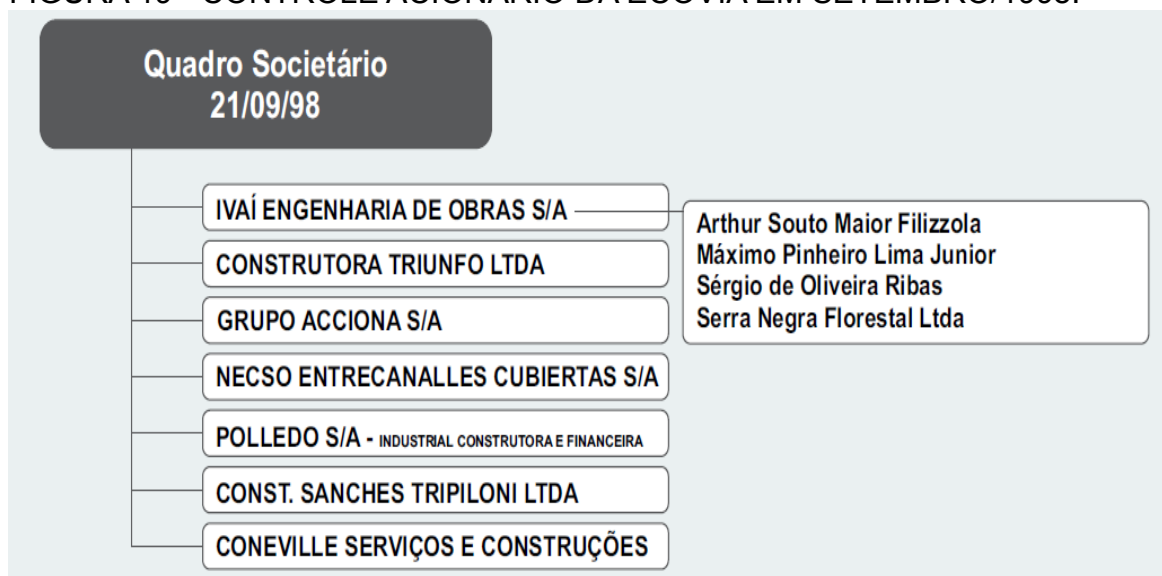
Recentemente, um evento social grandioso ocorreu em Trancoso, uma belíssima aldeia ao Sul da Bahia, e chamou a atenção. Tratava-se do casamento de Fernanda Almeida Cassou e André Nacli, ela filha de Denise Beltrão de Almeida Cassou e Marco Antônio Cassou, ele filho de Cristina Nacli e do engenheiro Jorge Nacli. O Jornal Tribuna da Bahia, do dia 24 de Março de 2014, assim apresentou o evento – “A aristocracia paranaense em bodas no sul da Bahia”¹²².

Duas especialistas em festas chiques, Chalita Annemann e a *flower designer* Tina Gabriel estão no Sul da Bahia cuidando da preparação de uma celebração de bodas que já começou a dar o que falar no Jet-set brasileiro. É o casamento da arquiteta Fernanda Cassou com o jovem empresário André Nacli, unindo duas grandes riquezas do Paraná. A noiva é filha de Denise Almeida Cassou e Marco Antônio Cassou, herdeiros da *holding* “C.R.Almeida” que pertenceu ao bilionário Cecílio Rego Almeida, avô de Fernanda. O noivo é filho da socióloga Cristina Nacli e do engenheiro Jorge Nacli. Antes da festa em Trancoso os convidados participam de uma recepção em Curitiba, no dia 5, para o *save the date*, com a distribuição do convite especial.

¹²¹ Disponível em: <http://www2.bomjesus.br/sjpinhais/imprensa/interna.vm?id=18181007>. Acesso em 10/04/2014.

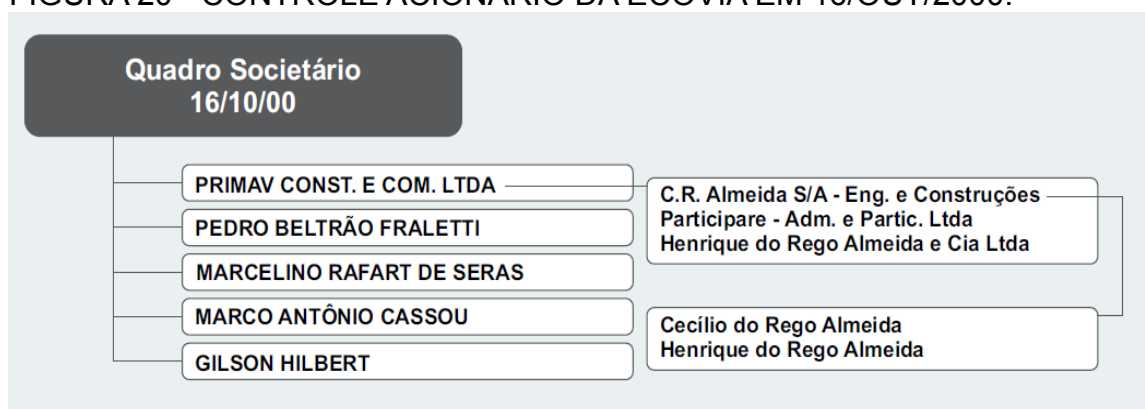
¹²² Disponível em: <http://www.tribunadabahia.com.br/2014/03/24/coluna-do-dia-24032014>. Acesso em 10/04/2014.

FIGURA 19 - CONTROLE ACIONÁRIO DA ECOVIA EM SETEMBRO/1998.



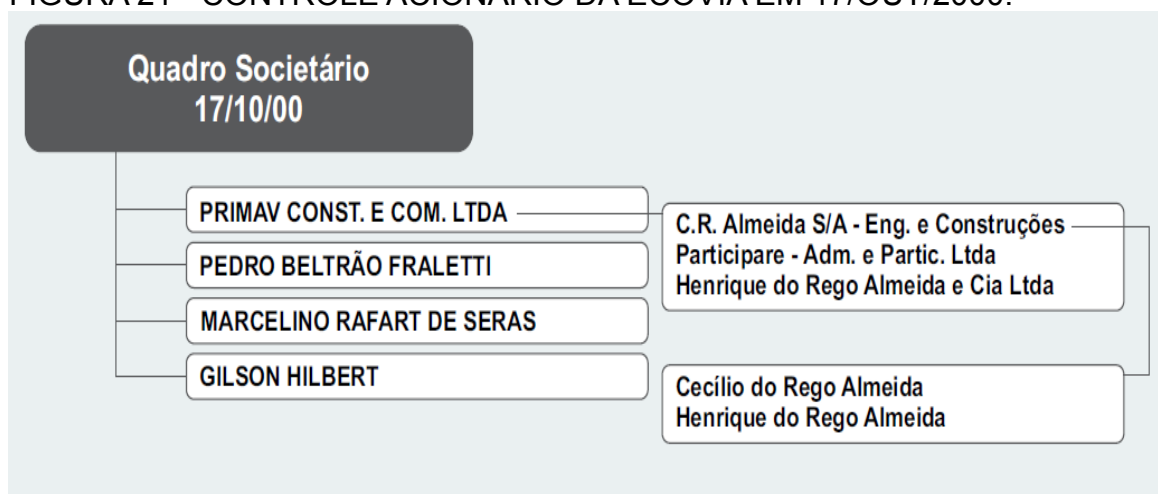
FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

FIGURA 20 - CONTROLE ACIONÁRIO DA ECOVIA EM 16/OUT/2000.



FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

FIGURA 21 - CONTROLE ACIONÁRIO DA ECOVIA EM 17/OUT/2000.



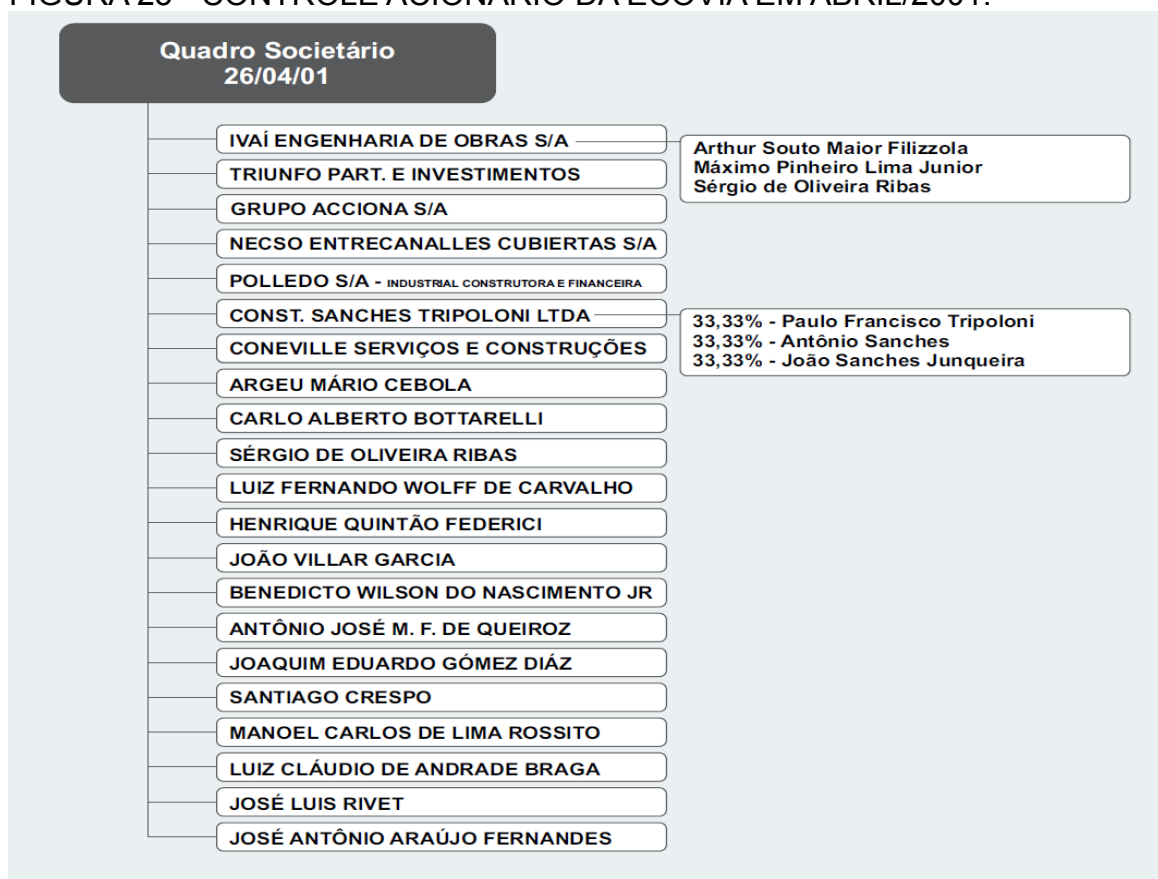
FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

FIGURA 22 - CONTROLE ACIONÁRIO DA ECOVIA EM DEZEMBRO/2000.



FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

FIGURA 23 - CONTROLE ACIONÁRIO DA ECOVIA EM ABRIL/2001.



FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

Por último, o quadro atual que compõe o controle da empresa Ecovia, seu grupo de acionistas:

FIGURA 24 - CONTROLE ACIONÁRIO DA ECOVIA A PARTIR DE ABRIL DE 2013 - ATUAL



FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

2.1.5 ECONORTE-Empresa Concessionária de Rodovias do Norte S/A

A ECONORTE tem seu registro como Razão Social intitulado Empresa Concessionária de Rodovias do Norte S/A – Econorte, sediada na Rua Seimu Oguido, 242, na cidade de Londrina, Paraná. Constitui-se como tal em novembro de 1997 para assumir a concessão do Lote 01 do Programa de Concessão de Rodovias coordenado pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná-DER, o Anel de Integração.

As estradas administradas pela ECONORTE somam 341 Km distribuídos em cinco partes, sendo três estaduais: Trecho da PR.323, entre o Rio Paranapanema (divisa dos Estados do Paraná e São Paulo) e a ligação com a PR. 445 (distrito da Warta), numa extensão de 62 km; Trecho da PR.445, compreendido entre o entroncamento com PR.323 (distrito da Warta), e o entroncamento com a BR.369 (divisa Londrina e Cambé), numa extensão de 14,00 km; e, o trecho da PR.090 entre o entroncamento com a BR.369 (Jataizinho) e o trevo de acesso à Assai, numa extensão de 14,30 km. Dois federais: trecho da BR.369 entre o entroncamento com a BR.153 (divisa dos Estados do Paraná e São Paulo) e o acesso oeste do Município de Cambé, incluindo o Contorno norte de Ibiporã, numa extensão de 169,10 km; e, a BR.153 entre o entroncamento com a BR . 369 (divisa dos Estados do Paraná e São Paulo) e o entroncamento com a PR.092 (Santo Antônio da Platina), numa extensão de

51,60 km.

Por estas vias, os serviços da Econorte ligam quinze municípios do norte do estado, operando em três praças de pedágio, localizadas nos municípios de Jacarezinho, Jataizinho e Sertaneja.

FIGURA 25- TRECHO DE CONCESSÃO DA ECONORTE – LOTE 03.



FONTE: Site da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias <<http://www.abcr.org.br>> (05/07/2013)

As estradas administradas pela ECONORTE somam 341 Km distribuídos em cinco partes, sendo três estaduais: Trecho da PR.323, entre o Rio Paranapanema (divisa dos Estados do Paraná e São Paulo) e a ligação com a PR. 445 (distrito da Warta), numa extensão de 62 km; Trecho da PR.445, compreendido entre o entroncamento com PR.323 (distrito da Warta), e o entroncamento com a BR.369 (divisa Londrina e Cambé), numa extensão de 14,00 km; e, o trecho da PR.090 entre o entroncamento com a BR.369 (Jataizinho) e o trevo de acesso à Assai, numa extensão de 14,30 km. Dois federais: trecho da BR.369 entre o entroncamento com a BR.153 (divisa dos Estados do Paraná e São Paulo) e o acesso oeste do Município de Cambé, incluindo o Contorno norte de Ibiporã, numa extensão de 169,10 km; e, a BR.153 entre o entroncamento com a BR . 369 (divisa dos Estados do Paraná e São Paulo) e o entroncamento com a PR.092 (Santo Antônio da Platina), numa extensão de 51,60 km.

Por estas vias, os serviços da Econorte ligam quinze municípios do norte do estado, operando em três praças de pedágio, localizadas nos municípios de Jacarezinho, Jataizinho e Sertaneja.

O quadro funcional que representa a ECONORTE é composto, entre outros, por: Hélio Ogama (Diretor Presidente, de Engenharia e de Relações com Investidores), Daniel Victorino¹²³ (Diretor Administrativo e Financeiro e de Operações). Hélio Ogama¹²⁴ foi ouvido pela CPI dos pedágios em Novembro de 2013 (04/11/2013). Sua participação se deveu entre outras coisas pela necessidade de esclarecimentos em relação à alteração de local da Praça de Pedágio de Andirá para Jacarezinho, segundo ele: “a transação é legal e está contida no aditivo 34 assinado em 2002 como compensação pela incorporação de 51,6 quilômetros da BR-153 e 14,3 quilômetros da PR-090”. Estes trechos foram incorporados ao contrato da Econorte através de um pedido feito pela Associação dos Municípios do Norte Pioneiro (Amunor-

¹²³ Engenheiro civil formado pela DAER/UFRGS, Mestrado na mesma Área e Instituição, formação complementada por uma MBA em Finanças e Controladoria pela Fundação Getúlio Vargas / FGV. Com experiência Desenvolvimento de atividades de medição, planejamento, acompanhamento e controle tecnológico de obras rodoviárias, na empresa Concessionária da Rodovia Osório – Porto Alegre; Atuação como Diretor/Administrador da Rio Guaíba Serviços Rodoviários, empresa do Grupo TPI (Triunfo Participações e Investimentos) que efetua serviços de operação de praças de pedágio, atendimento a usuários e conservação de rodovias.

Disponível em <<http://www.econorte.com.br/concessionaria.asp>> Acesso em 22/10/2013.

¹²⁴ Informações disponíveis em <<http://www.cpipedagioparana.com.br/#!/news/c1idh>> Acesso em 12/01/2014.

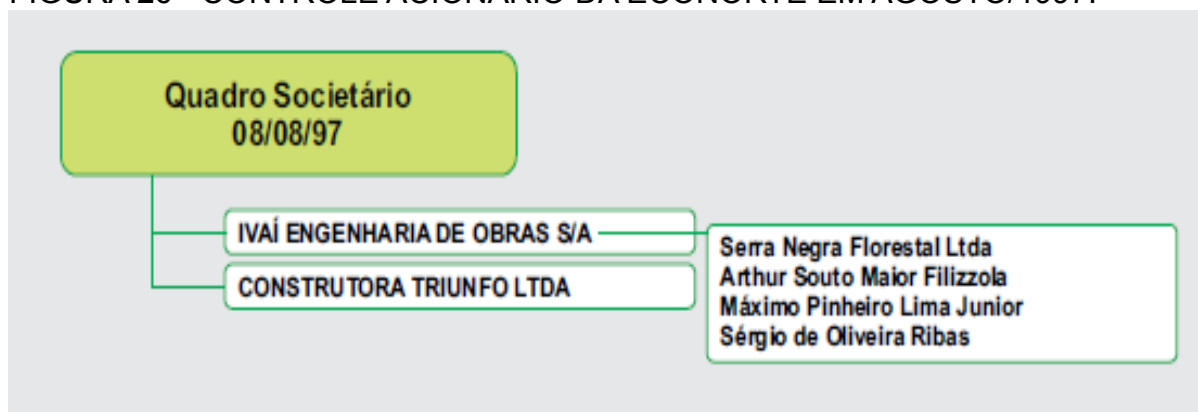
pi) e foram os pontos mais polêmicos da Audiência Pública feita em Jacarezinho, no Norte Pioneiro.

Durante a audiência, presidente da CPI, Nelson Luersen, apresentou números que demonstram que na praça de pedágio de Jacarezinho a receita da Econorte aumentou 1000% entre 2002 e 2012 – o que poderia ser analisado numa possível compensação ou reequilíbrio contratual. “Não tem como negar que a arrecadação subiu de forma assustadora nesta praça de pedágio”, disse o deputado. Nas outras praças administradas pela Econorte, a receita teve evolução de 360% e 524% respectivamente. Ogama contestou os dados apresentados por Luersen, afirmando que “a empresa pela qual responde cumpre rigorosamente o cronograma de obras previsto no contrato com os devidos aditivos contratuais”. Ele também alegou que as concessionárias não têm lucros abusivos com os contratos e, por esta razão, todo e qualquer acordo precisa respeitar os parâmetros iniciais de lucratividade. Ele admitiu que é possível uma redução de valores da tarifa do pedágio e retoma de algumas obras, no entanto alegou que o assunto já está sendo.

Ainda interrogado sobre a contratação de consultorias cujos representantes mantêm vínculos com as concessionárias e/ou vínculos com a administração pública, Ogama afirmou que a Econorte nunca contratou consultoria de empresas que tenham algum tipo de vínculo. “Os contratos são feitos através de pesquisa de mercado, sem vínculos com sócios”.

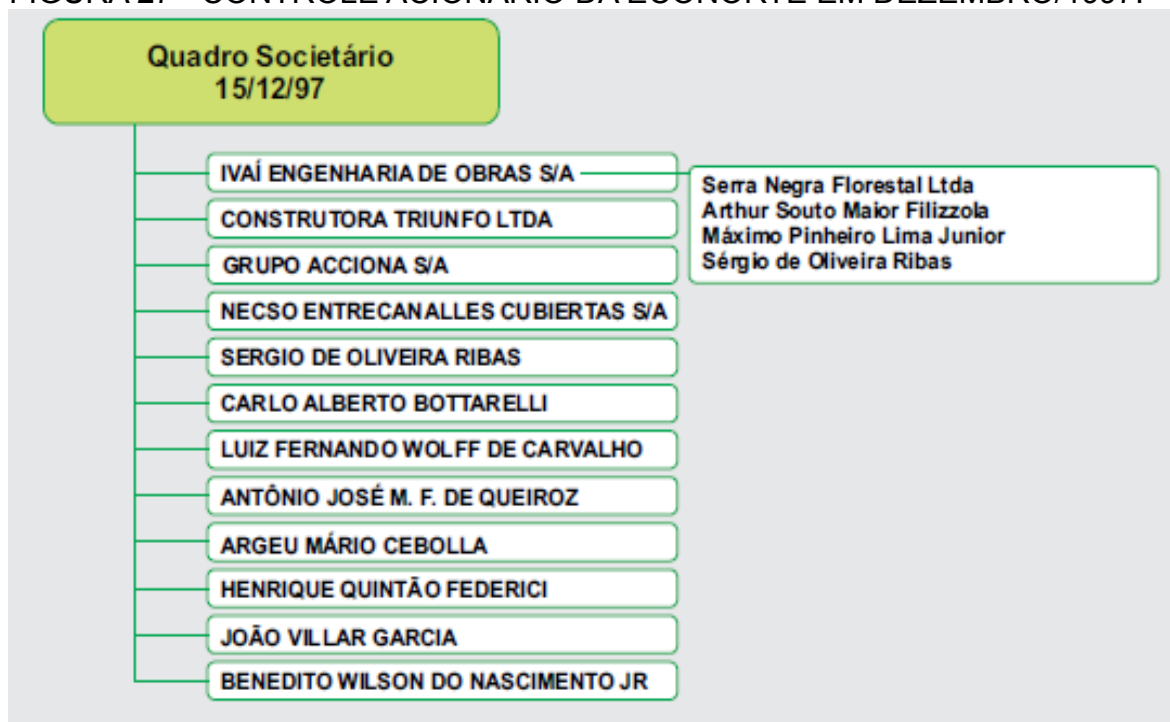
Dentre as alterações no Quadro de Acionistas (nove no total a partir da assinatura do Contrato de Concessão até 2013), destacamos aquelas realizadas no período compreendido por nosso recorte temporal – as duas gestões do Governo Lerner – até 2002, bem com a atual estrutura organizacional.

FIGURA 26 - CONTROLE ACIONÁRIO DA ECONORTE EM AGOSTO/1997.



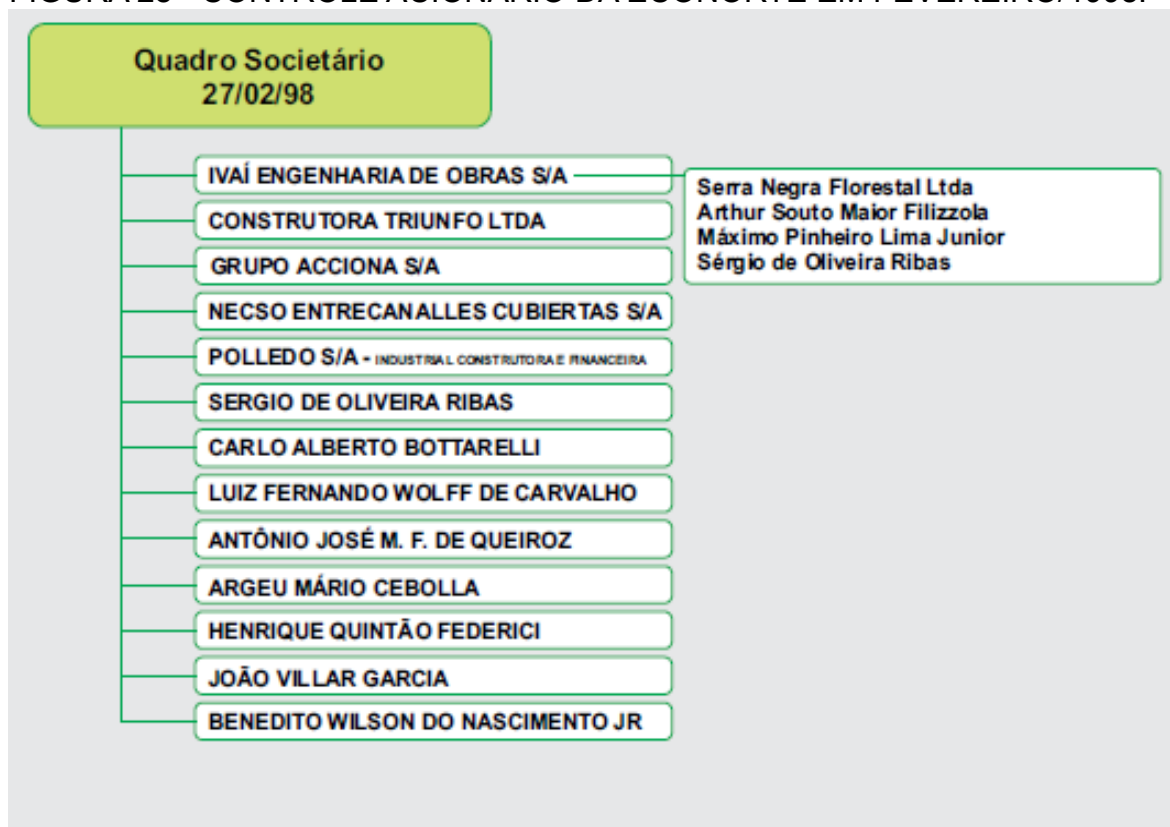
FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

FIGURA 27 - CONTROLE ACIONÁRIO DA ECONORTE EM DEZEMBRO/1997.



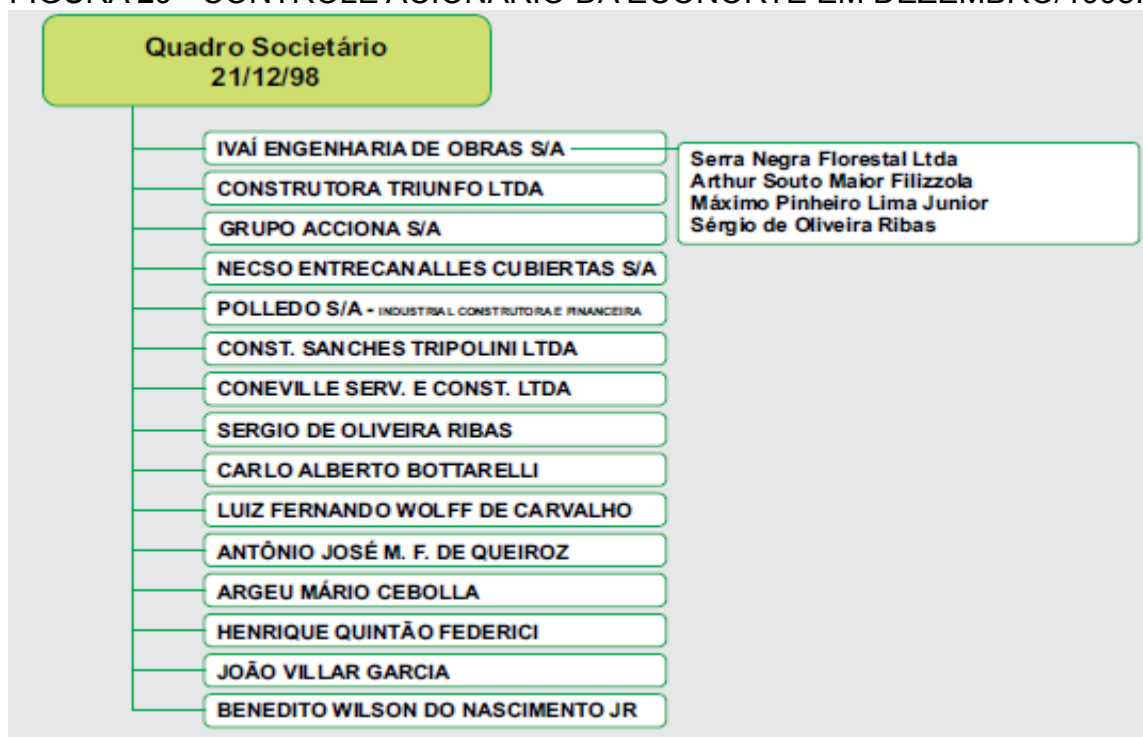
FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

FIGURA 28 - CONTROLE ACIONÁRIO DA ECONORTE EM FEVEREIRO/1998.



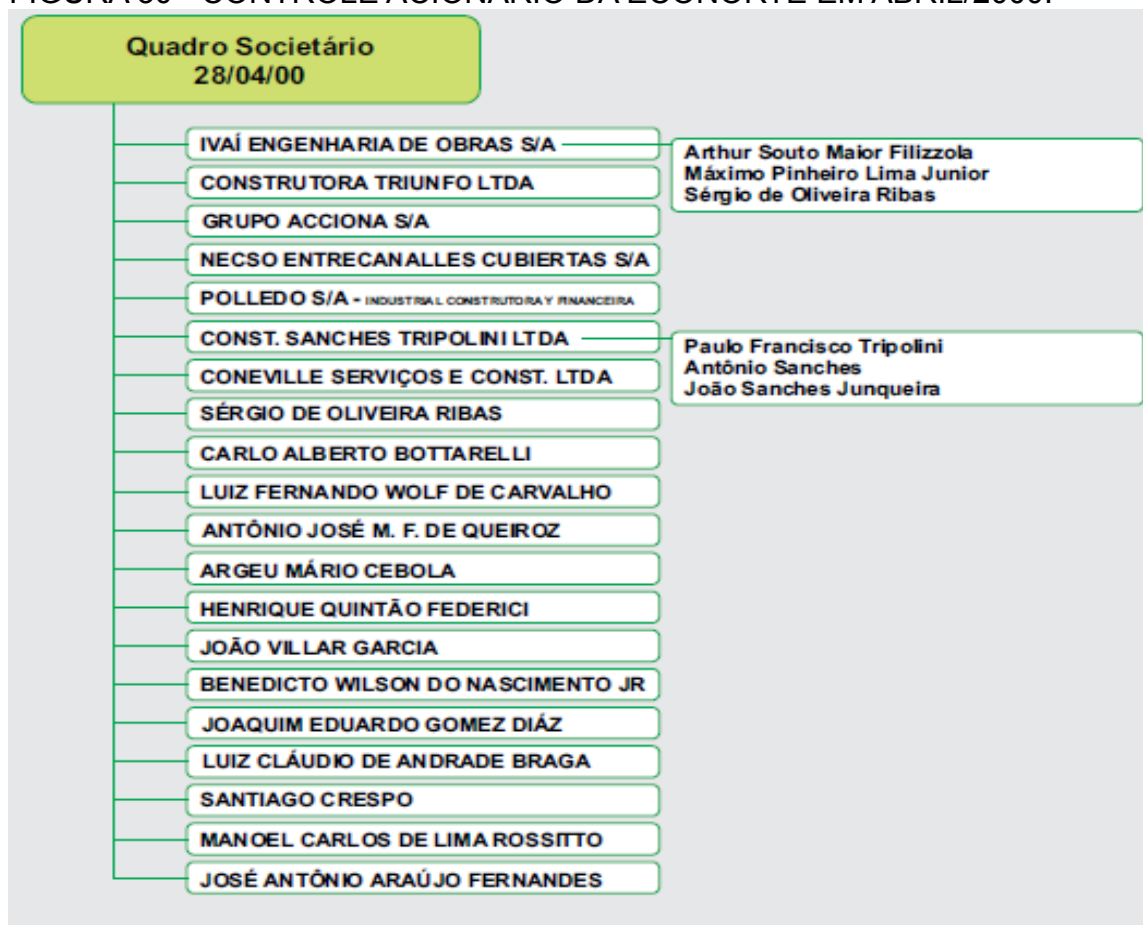
FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

FIGURA 29 - CONTROLE ACIONÁRIO DA ECONORTE EM DEZEMBRO/1998.



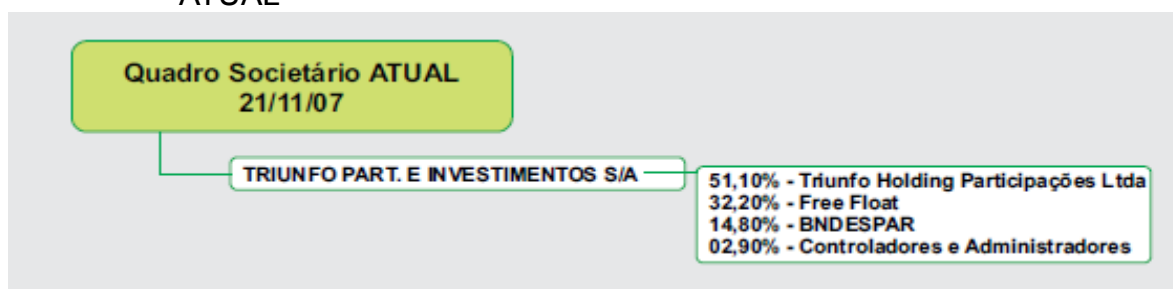
FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

FIGURA 30 - CONTROLE ACIONÁRIO DA ECONORTE EM ABRIL/2000.



FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

FIGURA 31 - CONTROLE ACIONÁRIO DA ECONORTE A PARTIR DE NOV/2007 - ATUAL

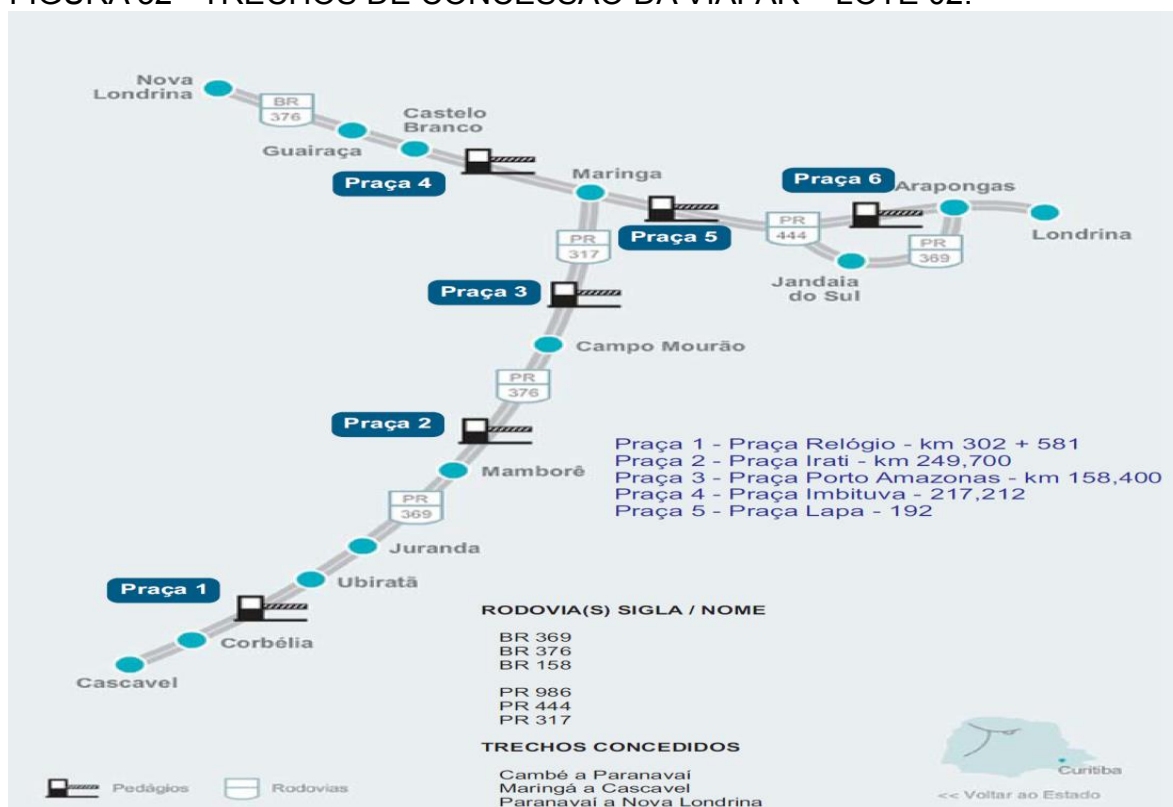


FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

2.1.6 VIAPAR-Rodovias Integradas do Paraná S/A

A VIAPAR - Rodovias Integradas do Paraná S/A, sediada na Avenida Colombo, nº 7326, cidade paranaense de Maringá, tem seu registro em 1997, ano que marcou o direcionamento das rodovias do chamado Anel de Integração do Paraná para a administração privada. Responsável por 546,53 quilômetros de malha viária, por um período concessão é de 24 anos.

FIGURA 32 - TRECHOS DE CONCESSÃO DA VIAPAR – LOTE 02.



FONTE: Site da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias <<http://www.abcr.org.br>> (05/07/2013)

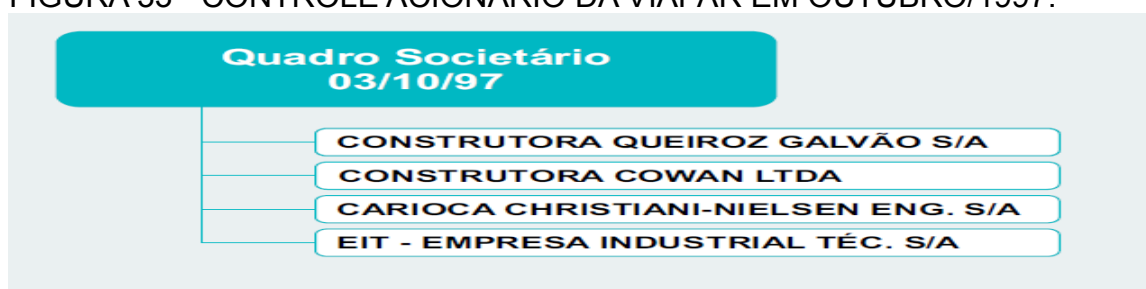
No Paraná a empresa possui 546,5km de rodovias administradas (421,9 km são rodovias federais – BR 369, BR 376, e BR 158; e, 124,6 km são rodovias estaduais – PR 986, PR 444 e PR 317) desse total, 70,1km é o trecho de oferta entre Paranavaí e Nova Londrina.

A Diretoria da VIAPAR – Rodovias Integradas do Paraná tem em seu quadro de profissionais: Marcelo Stachow Machado da Silva (Diretor Presidente), Eugenio Nogueira Camargo (Diretor Administrativo e Financeiro); Luciano Ricardo de Oliveira Mendes (Gerente de Operações); e, Jackson Seleme (Gerente de Engenharia).

A concessionária é comandada por sete grupos acionistas: CCNE Carioca Concessões S/A (24,08%); Construtora Cowan S/A (18,06%); Preservar Participações S/A (6,02%); Queiroz Galvão Participações - Concessões S/A (24,08%); Strata Construções e Concessionárias Integradas S/A (18,20%); CREDICOM - Comercial Informática e Serviços Ltda (1,83%); Camargo Campos Administração e Participações Ltda (3,67%); M & G Consultoria e Participações Ltda (0,82%); ERG Participações Ltda (3,24%).

Ao todo são 21 alterações do Controle Acionário desde o início da Concessão até os dias atuais, escolhemos apresentar aqui somente aquelas alterações que compreendem nosso o período entre 1997 – 2002, bem como a organização atual.

FIGURA 33 - CONTROLE ACIONÁRIO DA VIAPAR EM OUTUBRO/1997.



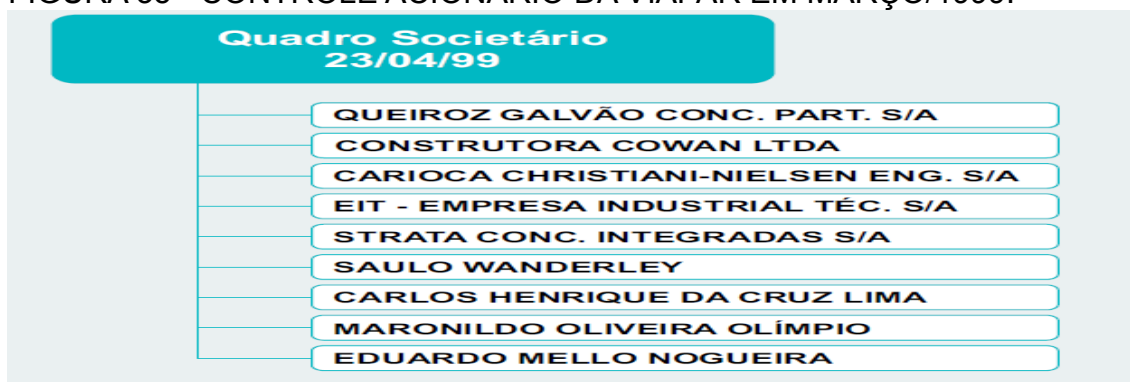
FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

FIGURA 34 - CONTROLE ACIONÁRIO DA VIAPAR EM JANEIRO/1999.



FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

FIGURA 35 - CONTROLE ACIONÁRIO DA VIAPAR EM MARÇO/1999.



FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

FIGURA 36 - CONTROLE ACIONÁRIO DA VIAPAR EM DEZEMBRO/1999.



FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

FIGURA 37- CONTROLE ACIONÁRIO DA VIAPAR EM FEVEREIRO/2000



FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

FIGURA 38 - CONTROLE ACIONÁRIO DA VIAPAR EM SETEMBRO/2000



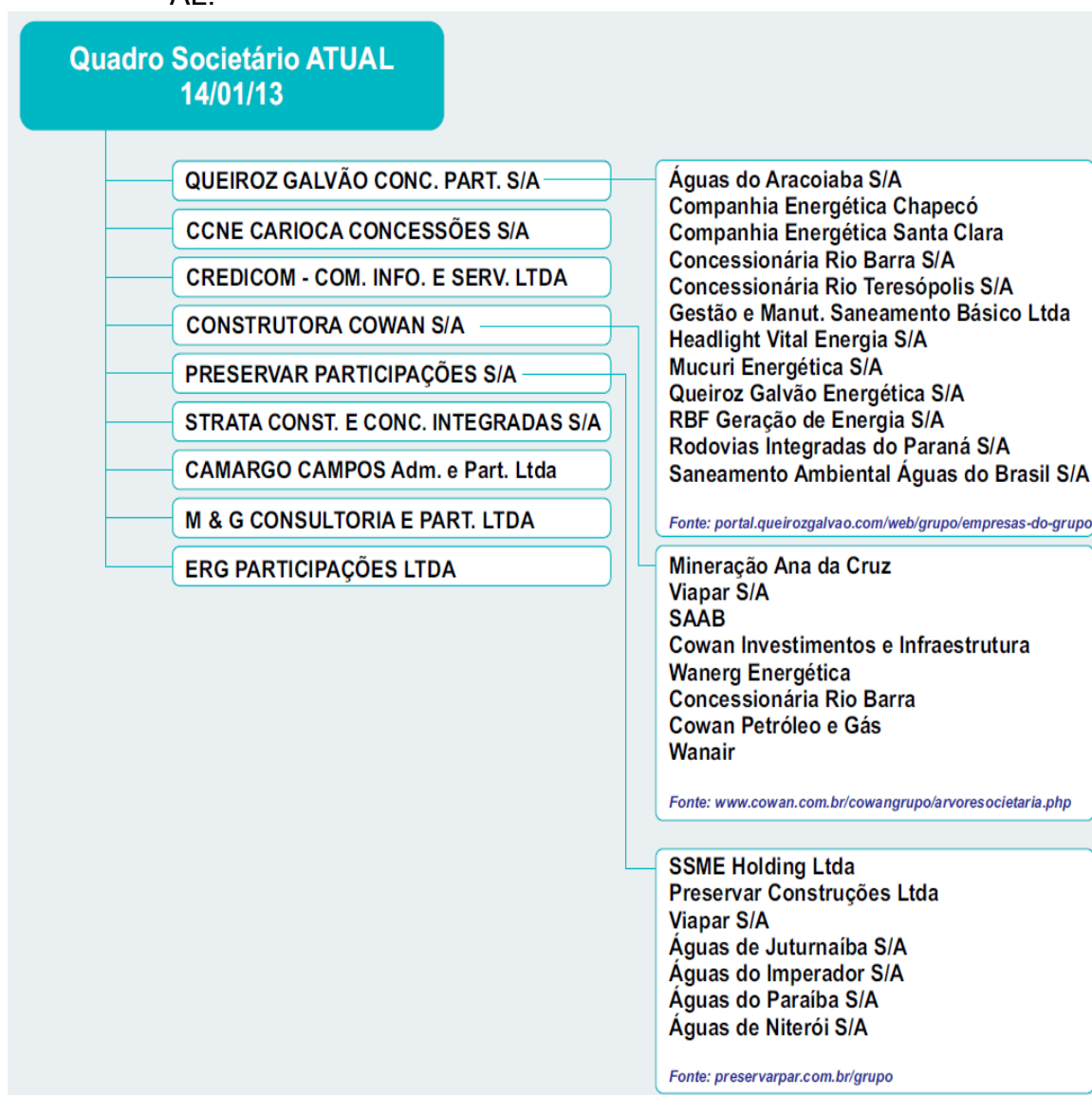
FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

FIGURA 39 - CONTROLE ACIONÁRIO DA VIAPAR EM OUTUBRO/2001



FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

FIGURA 40 - CONTROLE ACIONÁRIO DA VIAPAR A PARTIR DE JAN/2013.- ATUAL.



FONTE: Site “CPI dos Pedágios” (10/11/2013)

2.2 OS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA NO PERÍODO JAIME LERNER (1995-2002).

Em 1995, as rodovias pavimentadas conservadas sob responsabilidade do estado paranaense, somavam cerca de 10.060,31 quilômetros, sendo que 45% destas estradas estavam ótimo ou bom estado de conservação e 55% avaliadas como regular ou péssimo (SETR, 2005). Os principais elementos que contribuíram com essa situação, que indicaram estes índices foram: a média de idade dos pavimentos contando de sua construção ou reparos estruturados, a diferença entre aquilo que foi

projetado para suportar como limite de tamanho e peso, e consequente desgaste causado pelo tráfego de caminhões acima do limite, bem como falta de planejamento e indisponibilidade de recursos financeiros para conservação e restauração.

Ao final do Governo Lerner, em 2002, a infraestrutura rodoviária no Paraná está estruturada em três níveis principais: federal (4,4 mil quilômetros), estadual (13,3 mil quilômetros) e municipal (102,7 mil quilômetros), que constituem o Sistema Rodoviário do Estado. Perfazendo um total 122,2 mil quilômetros, destes 18,1 mil quilômetros são pavimentados essa rede básica de rodovias representada no quadro 6, liga as principais zonas de produção com o terminal marítimo de Paranaguá e com os principais centros do País e da América Latina (SETR, 2002¹²⁵).

QUADRO 1 - SISTEMA RODOVIÁRIO DO ESTADO DO PARANÁ – 2002

SITUAÇÃO REDE	NÃO PAVIMENTADA	PAVIMENTADA			EM OBRAS			TOTAL GERAL
		Pista Simples	Pista Dupla	Total	Pista Simples.	Pista Dupla	Total	
Federal	162,90	2.631,24	426,60	3.057,84	37,90	110,20	148,10	4.416,84
Estrada Transitória	358,40	1.322,13	1,40	1.323,53	-	-	-	1.681,93
Estadual	1.495,61	8.450,89	116,89	8.567,78	343,72	-	343,72	13.313,65
Acesso	-	161,08	8,10	169,18	-	-	-	169,18
Municipal	95.367,65	4.937,34	-	4.937,34	2.392,92	-	2.392,92	102.697,91
TOTAL	97.384,56	17.502,68	552,99	18.055,67	2.774,54	110,20	2.884,74	122.279,51

Fonte: Secretaria de Transportes – Relatório Anual Dez/2002

Diante da conjuntura econômica estadual e nacional, dos pressupostos político econômico, ou mesmo pode se atribuir à falta de vontade do Governo do Estado de prover os recursos necessários para manter as estradas em melhores condições e de investir na construção de novas estradas, foram realizados estudos para

¹²⁵SETR. Relatório de Atividades – 1995/2002. Curitiba: Grupo de Planejamento Setorial, 2002.

tornar efetiva a mais importante ação do governo Jaime Lerner no setor de transportes, a concessão dessas para a iniciativa privada.

Com prazo contratual de 24 anos as rodovias federais subdelegadas ao Governo Estadual passam ao controle de seis consórcios de empresas que assumem o compromisso de restaurar e manter o pavimento, melhorar e ampliar a capacidade (duplicações e terceiras faixas) e implantar infraestrutura para serviços de operação (manutenção do tráfego e atendimento ao usuário) em troca de uma tarifa, o pedágio. Após esse prazo, as rodovias deverão ser revertidas ao Poder Público com todas as benfeitorias e serviços nelas realizados (DER, 1999).

De acordo com relatório apresentado pela SETR, ao final de 2002, desde o início da concessão em 1998 até o final do segundo mandato Lerner, em 2002, a somatória de investimentos feitos pelas concessionárias não ultrapassou os R\$ 976,5 milhões nos mais diferentes serviços, como é possível observar no quadro seguinte:

QUADRO 2: SERVIÇOS REALIZADOS PELAS CONCESSIONÁRIAS – 1998/2002

Tipo de Serviço	Quantidade
Restauração de rodovias	907,74 Km
Duplicação de rodovias	131,06 Km
Execução de contornos rodoviários	34,41 Km
Construção de terceiras faixas	79,87 Km
Construção de vias marginais	6,08 Km
Construção de passarelas	38 und
Construção de interseções	6 und
Intervenções em pontes	35 und
Construção de postos de fiscalizações	7 und
Atendimentos aos usuários	1.177.190 at

FONTE: Secretaria de Transportes – Relatório anual Dez/2002.

As obras concluídas pelas concessionárias, entre 1998 e 2002, destacam-se a “duplicação de trechos das rodovias BR-376 (Mauá da Serra, Iguatemi, Floresta), BR-277 (Cascavel, Medianeira) e PR-151 (Castro). Além disso, concluíram também os Contornos de Campo Mourão e Ibiporã, o Trevo de Prudentópolis e o Viaduto sobre a BR-277 em São José do Pinhais” (SETR, 2002).

Excluindo-se os feitos realizados pelas concessionárias, importante observar os investimentos feitos pelo próprio governo no setor, dentre obras realizadas pelo

Governo do Estado merece destaque a construção das pontes de Guaíra e de Porto Camargo. A Ponte de Guaíra, denominada Ponte Ayrton Senna¹²⁶, faz a transposição do Rio Paraná, ligando o município de Guaíra (PR) ao município de Mundo Novo (MS), perfazendo um total de 3.598,60 metros de extensão, sendo um prolongamento da rodovia BR-163 (SETR, 2002). Na sua execução recebeu investimentos de R\$ 32 milhões.

O complexo de Porto Camargo é formado por cinco pontes, interligadas por uma rodovia, a BR-487. A extensão total, entre pontes e aterros, chega a 16 quilômetros e recebeu investimentos de R\$ 155 milhões. Realizada pelo Departamento de Estradas de Rodagem - DER e inaugurada em março de 2002, a obra incorporou as mais modernas técnicas de engenharia do mundo. No período de 1995 a 2002, através do programa Adequação de Estradas, o Governo do Paraná investiu R\$ 17,45 milhões na realização de 2.590 km de adequação de estradas rurais que, beneficiaram a população rural paranaense, garantido condições de tráfego nas regiões (SETR, 2002, p. 36).

Destaque-se ainda, a necessidade de manutenção daqueles trechos com pavimentação de obras já existentes. Em geral, não houve uma política de atendimento à malha rodoviária que não fazia parte do Programa de Concessões, como consequência, as rodovias estaduais começaram a apresentar um quadro crítico de trafegabilidade.

Somem-se a isso, os estragos causados pelos caminhoneiros que para fugirem do alto custo do pedágio, desviam suas rotas por rodovias não pedagiadas e que não estavam preparadas para receberem tamanho aumento no tráfego de caminhões. As condições precárias das rodovias não concessionadas é reflexo da sobrecarga da fuga ao pedágio e dos escassos investimentos aplicados nos últimos cinco anos na conservação e restauração” (VARGAS, 2007, p. 43).

No período que compreende a gestão Lerner frente ao Executivo do Estado foram investidos cerca de R\$ 738,4 milhões nas atividades de construção, pavimentação, recuperação e adequação de estradas, rodovias e pontes, sejam elas estaduais e municipais. Segundo fontes da própria Secretaria de Transportes é possível observar:

¹²⁶Inaugurada em janeiro de 1998, a maior ponte fluvial do Brasil desempenha um papel estratégico na integração do sistema de transporte do MERCOSUL, onde o Paraná é rota obrigatória para os maiores mercados consumidores do Cone Sul. Também abre a possibilidade de uma ligação “bi oceânica”, entre o Atlântico e o Pacífico

QUADRO 3: REALIZAÇÕES DE OBRAS – CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO RODOVIÁRIAS – (1995-2002)

REALIZAÇÃO	QTDE	UNID.	PLANEJADO R\$ MILHÕES	REALIZADO R\$ MILHÕES
Restauração de rodovias estaduais	2.200	Km	153,9	153,9
Pavimentação de rodovias estaduais	514,2	Km	216,8	216,8
Construção de pontes em rodovias estaduais	842	m	9,3	9,3
Duplicação da BR 376 (Curitiba - Divisa PR/SC)	68	Km	30,4	30,4
Complexo de pontes – Porto Camargo (Rio Paraná)	16,2	Km	155,0	155,0
Ponte de Guaíra (Rio Paraná)	3,6	Km	32,0	32,0
Adequação de estradas municipais	4.845	Km	37,9	17,45
Recuperação de estradas municipais	11.887	Km	19,7	19,7
Pavimentação de estradas municipais	900	Km	69,1	69,1
Pavimentação poliédrica em estradas municipais	696,4	Km	13,1	13,1
Construção de 628 pontes municipais	8.639	m	17,1	17,1

Fonte: Secretaria de Transportes – Relatório Anual Dez/2002.

O quadro abaixo mostra, de forma bastante clara, como o Governo do Estado ignorou a necessidade investimento principalmente no que se refere à manutenção da malha existente, principalmente em virtude dos desvios que os caminhoneiros começaram a fazer para fugirem dos altos preços dos pedágios.

Para uma malha rodoviária estadual de mais de 10.000 kms. e que representa um patrimônio estimado em R\$ 10 bilhões de reais, tão importante para o desenvolvimento regional como ficou evidenciado no capítulo dois, era necessário existir um programa de conservação preventiva e rotineira com um volume de recursos adequados para cumprir essa função. A deterioração dessa malha é agravada cada vez mais com o protelamento de serviços, que num primeiro momento tornaria a sua manutenção muito mais barata e mais efetiva, do que as ações emergenciais que foram necessárias posteriormente e que não resolveram os problemas que se avolumavam, senão paliativamente. Essa é a prova mais contundente da falta de Políticas de Transportes dentro do Governo Lerner (KARAM, R. e SHIMA, W. p. 75).

QUADRO 4: SITUAÇÃO DAS RODOVIAS ESTADUAIS NO PERÍODO QUE COMPREENDE O GOVERNO LERNER (1995-2002)

CONDIÇÃO/ SITUAÇÃO	1995 %	1996 %	1997 %	1998 %	1999 %	2000 %	2001 %	2002 %
Muito Bom	18	28	17	20	13	10	8	6
Bom	46	48	58	35	40	23	26	23
Regular	30	22	15	40	22	26	28	34
Ruim	5	2	5	3	10	29	27	27
Péssimo	1	0	5	2	15	12	12	10

Fonte: DER/DOP, Ano de 2003.

Rodovias que tinham um fluxo estabelecido, quando foram construídas, passaram a receber um volume bem maior e, de transporte de carga com supercaminhões, para os quais as mesmas estavam despreparadas. Os percentuais apresentados revelam uma brutal diminuição na qualidade da malha nos quesitos muito bom e bom e, um significativo aumento nos percentuais considerados ruim e péssimo. Ao agregar as situações Ruim e Péssimo, verifica-se que em 1995 elas somavam 6% e em 2002, ao final do Governo Lerner passam a 37%, piorando essa situação em 6 vezes a posição inicial. O mesmo ocorre no sentido inverso ao se agregar as situações Muito bom e Bom, que em 1995 somavam 64% e em 2002 passam a 29%, ou seja menos da metade da posição inicial (NETO, A., SERRA, M. 2007)¹²⁷.

¹²⁷NETO, Antônio Virgílio da Silva; SERRA, Maurício Aguiar. **As Políticas de Transporte no Paraná: Uma análise do Governo Lerner**. In: Revista Paranaense de Desenvolvimento, Nº 113, Curitiba - PR, Julho/Dezembro, 2007.

3. AS BIOGRAFIAS E A PROSOPOGRAFIA COMO FERRAMENTAS DE ANÁLISES SOCIOLÓGICAS: OS NEGÓCIOS PÚBLICO E PRIVADO E SUA ESTREITA RELAÇÃO COM AS INSTITUIÇÕES EM TEMPOS DE UMA AGENDA NEO-LIBERAL

Investigar o período histórico político que compreende o Governo Jaime Lerner (1995-1998 e 1999-2002), significa conhecer e/ou reconhecer os atores políticos deste cenário, bem como entender ideias e ações que formaram o seu governo. Ao acessar este período revelam-se os caminhos delineados pelo governo a partir de decisões tomadas por seus representantes, principalmente aqueles que ocuparam secretarias de representatividade e feito aparente como é o caso da secretaria de Transporte, naquela ocasião e atualmente conhecida Secretaria de Infraestrutura e Logística, estrutura a qual está vinculada o Departamento de Estradas e Rodagem – DER/PR¹²⁸.

Uma das principais tarefas deste trabalho é identificar – nominal, biográfica e prosopograficamente – os principais atores sociais que estão a frente do órgão público o qual nos propusemos estudar – o DER/PR. Escolhemos o recorte temporal que compreende as gestões consecutivas do governo Jaime Lerner (1995 a 2002), primeiramente por caracterizar como notoriamente de ideologia neoliberal, uma aparente mudança na organização e estrutura de ocupação das estruturas públicas; em segundo lugar, embora façamos um resgate histórico da instituição e seus atores além desse recorte, fazê-lo é assumir a impossibilidade de realizar a pesquisa completa com todos os atores.

Biograficamente nos interessa os principais dados pessoais como: nascimento, filiação, casamento, formação, produções intelectuais e/ou culturais, cargos ocupados, discursos, participação e/ou pertencimento de clubes/grupos, situação econômica, participação em empresas, homenagens recebidas, etc. Metodologicamente precisamos resgatar os pressupostos discutidos por Sartre, trazidos à tona no

¹²⁸ A partir da eleição do Governo Beto Richa, a Secretaria de Transportes do Estado do Paraná (SETR) foi extinta, suas funções foram incorporadas à Secretaria de Infraestrutura e Logística (SEIL). A alteração realizada através do DECRETO N° 2.706 de 21 de Setembro de 2011, publicado em diário oficial de número 8553 de mesma data.

artigo de Franco FERRAROTTI, intitulado *Sobre a Autonomia do Método Biográfico*¹²⁹.

A especificidade do método biográfico implica ultrapassar o trabalho lógico formal e o modelo mecanicista que caracteriza a epistemologia científica estabelecida. Se desejarmos fazer uso sociológico do potencial heurístico da biografia sem trair as suas características essenciais (subjetividade, historicidade), devemos projetar-nos nós próprios para além do quadro da epistemologia clássica. Devemos procurar os fundamentos epistemológicos do método biográfico noutra lugar, na razão dialética capaz de compreender a práxis sintética e recíproca que governa a interação entre o indivíduo e o sistema social. [...] A razão dialética é pois uma razão histórica; ou seja, estranha a todo o ocasionalismo, capaz de uma abordagem não residual da especificidade, [...] e capaz de construção, reduzindo o concreto a uma atualização da construção teórica e de 'descer do abstrato para o concreto' (Marx). (1991, p. 172)

Os dados de um indivíduo quando levantados, coletados, por mais importantes que sejam, eles por si só não atingem nossos objetivos. Interessa-nos, enquanto pesquisa sociológica, as relações que podem ser extraídas a partir desses dados.

Nas palavras de FERRAROTTI,

Um homem é um indivíduo; o melhor termo seria o de um universal singular; tendo sido totalizado, e assim universalizado pela sua época, ele retotaliza-a reproduzindo-se a si mesmo como singularidade. Sendo, em princípio, universal através da universalidade singular da história humana, e singular pela singularidade universalizante dos seus projetos, este homem precisa ser estudado com ambas as perspectivas em simultâneo. (Ibidem, p. 173)

A pesquisa e construção prosopográfica, por sua vez, interessa-se menos pelo individual e mais pelo grupo. Busca identificar ainda as categorias, as relações entre elas, entre os indivíduos num determinado grupo. Segundo Tania M. T. Ferreira (2002, p. 04)¹³⁰, os textos de "prosopografia procuraram, através de inquéritos que permitem a identificação exaustiva de elementos de um determinado grupo social, a reconstituição das suas trajetórias profissionais e sociais, tornando possível a exposição do sentido de suas ações [...]".

Além do Governador do Estado (Jaime Lerner) e a Vice-Governadora (Emília de Sales Belinati), os Secretários de Estado de Transportes e respectivo período em

¹²⁹ FERRAROTTI, Franco "**Sobre a autonomia do método biográfico** (Dossiê «Biografia e Património»)". Sociologia, Problemas e Práticas. Lisboa. ISSN 0873-6529. 9 (1991) 171-177.

¹³⁰ FERREIRA, Tania Maria Tavares Bessone da Cruz. **História e Prosopografia** - UERJ/CNPq. X Encontro Regional de História – ANPUH-RJ- História e Biografias- Universidade do Estado do Rio de Janeiro - 2002

que estiveram no governo: Deni Lineu Schwartz (01/01/1995 a 02/06/1997), Heinz Georg Herwig (02/06/1997 a 30/10/2000), Wilson Justus Soares – Secretário em exercício (30/10/2000 a 15/01/2001) e depois como Secretário de fato (14/01/2002 a 31/12/2002) e Nelson Roberto de Plácido e Silva Justus (15/01/2001 a 15/01/2002) – pasta à qual está vinculado nosso objeto empírico, buscamos identificar os atores que ocupam lugar de destaque, poder de comando na estrutura organizacional do DER – os Diretores gerais do órgão: Luiz Alberto Kuster (02/01/1995 a 05/06/1997) e Paulinho Dalmaz (05/06/1997 a 30/12/2002); os Diretores Administrativo-Financeiro: Manoel Jorge Lacerda Junior (08/01/1995 a 05/06/1997), José Alfredo Gomes Strattmann (05/06/1997 a 01/08/2000) e José Richa Filho (01/08/2000 a 30/12/2002); Diretores de Obras: Renon José Michelin (02/01/1995 a 05/06/1997) e Adhemar Zapparoli (05/06/1997 a 30/12/2002), o Diretor de Apoio aos Municípios, o Sr. Gilberto Pereira Loyola (02/01/1995 a 14/08/2000) e Diretor de Operação (14/08/2000 a 30/12/2002), e os Diretores de Conservação: Benedito Islan Carvalho De Mello (02/01/1995 a 10/06/1996) e Wilson Domingos Celli (10/06/1996 a 14/08/2000).

Ao delimitarmos nossa pesquisa ao Departamento de Estradas e Rodagens – DER, às políticas públicas realizadas por este Departamento, aos gestores (Diretores Gerais, Administrativos, Financeiros, entre outros), de alguma forma estamos trabalhando para a retomada e/ou crescimento do estudo da sociologia das elites¹³¹. Entendemos que estudar esses ‘representantes’ de uma elite ou classe restrita, nos permite entender o comportamento, as ideologias, as formas como elas se perpetuam no poder e nas estruturas de Estado.

Nas palavras de Ricardo OLIVEIRA¹³²:

Grandes senhores de terras e de homens, negociantes, altos quadros burocráticos, políticos de relevo, militares da alta patente e organizadores culturais pertencem às famílias que formam a classe dominante. Para conhecer a sua gênese e evolução, somente o encadeamento genealógico pode desvelar a sua complexa trama. Ninguém terá uma análise profunda e extensa da classe dominante do Brasil até meados do século XX sem conhecer a genealogia de suas unidades elementares familiares. (2000, p. 6).

¹³¹ De acordo com DORIA, (1994, p.29), a designação de ‘elite’ pode ser utilizada aqui para se referir a um grupo hierarquicamente superior pertencente à organização burocrática estatal ou mesmo aos grupos que ocupam posições sociais superiores como no caso das classes sociais.

¹³² OLIVEIRA, Ricardo Costa de. **O Silêncio das Genealogias: Classe Dominante e Estado no Paraná (1853-1930)**. Tese de Dourado apresentada ao DSIFCH/UC – 2000.

Dessa forma, pretendemos contribuir para o estudo da administração pública do Paraná no período em questão, bem como de uma parcela da classe dominante paranaense através da metodologia da prosopografia conforme defendida por Lawrence Stone¹³³.

Qual a importância de estudarmos os homens envolvidos com as atividades diretivas do DER? A importância reside no fato de serem os componentes deste órgão os responsáveis por determinarem seu funcionamento.

Segundo Lawrence Stone, a ideia da prosopografia é a de que ao ser aplicada às instituições políticas permita explicar a atuação destas por meio do conhecimento e análise de seus atores sociais, entrevendo objetivos e interesses por trás da retórica política e gerando maior compreensão de suas ações e conquistas

Entender a constituição da elite diretiva nos permite compreender a atuação da instituição dentro do complexo aparelho administrativo do estado paranaense. A presente pesquisa se dedica a analisar a composição social do DER, bem como a ocupação de seus respectivos cargos e o comportamento dos homens envolvidos com a governança deste estado.

Importante destacar que a “a prosopografia não depende de biografias sem lacunas, o que levado ao limite não existe, mas pode limitar-se, em seu alcance a determinadas características definidas pelo caráter da totalidade da pesquisa”. Assim, é possível afirmar que a prosopografia exige menos interesse biográfico no sentido estrito do termo, pois tratam de questões e interesses diferenciados, são metodologias de trabalho que se complementam e se legitimam mutuamente. Por um lado a biografia tem o foco no indivíduo, enquanto que a prosopografia visa o conjunto, a totalidade, considerando aquele como parte integrante de um contexto, de conjunto mais amplo, considerando o indivíduo em suas relações de conjunto.

Em busca das definições de prosopografia, muitas são as tentativas. Nos atemos aqui àquilo que consideramos o fio condutor, o elemento comum a praticamente todas elas - a análise do indivíduo em função da totalidade da qual ele faz parte naquele determinado tempo e espaço.

O método prosopográfico consiste basicamente em estabelecer um universo de análise, desenvolver as indagações pertinentes àquilo que se quer investigar,

¹³³ Este texto foi originalmente publicado na revista *Dædalus* (Cambridge, Mass., v. 100, n. 1, p. 46-79, Winter 1971), sob o título de “Prosopography”. Tradução de Gustavo Biscaia de Lacerda e de Renato Monseff Perissinotto

combinar as informações obtidas de maneira uniforme, estabelecer as relações entre estas informações, fazer os cruzamentos, examiná-las em busca das variáveis significativas dentro do contexto das suas relações internas e externas, ou seja, entre as próprias variáveis, bem com em relação às outras escolhidas. Obtêm-se assim, respostas bastante heterogêneas, obtêm-se uma significativa multiplicidade de causalidades e interpretações.

Cabe destacar a importância de se estudar os grupos em sua constituição heterogênea. Há que se considerar a uniformidade que constitui o grupo, porém sem coisificá-lo, sem estancar, sem assimilações abusivas através de generalizações desnecessárias. Não se podem generalizar as características de uns poucos indivíduos a todos do seu grupo, porque não é admissível supor que todos ou a maioria de seus componentes sejam similares em todos os aspectos (objetivos e subjetivos). Tão necessário é o exame individualizado e das relações interpessoais, como a análise geral sobre as classes sociais. A prosopografia pode ser uma via eficaz para evitar problemas.

Nesse ponto, cabe a lição de Lawrence STONE¹³⁴:

A prosopografia é a investigação das características comuns do passado de um grupo de atores na história através dos estudo coletivo de suas vidas. O método empregado é o de estabelecer o universo a ser estudado e formular um conjunto uniforme de questões- sobre nascimento e morte, casamento e família, origens sociais e posições econômicas herdadas, lugar de residência, educação tamanho e origens das fortunas pessoais,. Ocupação, religião, experiência profissional, etc. os vários tipos de informação sobre os indivíduos de um dado universo são justapostos e combinados e, em seguida, examinados por meio de variáveis significativas. Essas são testadas a partir de suas correlações internas e correlacionadas com as outras formas de comportamento e ação. (1971, p. 46)

De acordo com Neithard BULST (2007), em um Artigo intitulado *Sobre o Objeto e o Método da Prosopografia*¹³⁵, importantes trabalhos prosopográficos se destacam desde o século XIX, entre eles podemos citar:

[...] H. Berves (1926), L. Namier (1929), R. Syme (1939) e G. Tellenbach (1939), além dos artigos em prosopografia, começando com J. E. Neale (1951) e G. Tellenbach (1957). Pode-se comprovar que, após os artigos de Nicolet (1970) e Chastagnol (1970), publicados quase simultaneamente, sobre a prosopografia como método investigativo da República romana e da

¹³⁴ STONE, Lawrence. **Prosopografia**. Ver. Sociol. Polit., Curitiba, v. 19, nº 39, p. 115-137, jun. 2011.

¹³⁵ BULST, Neithard. **Sobre o Objeto e o Método da Prosopografia**. Politeia: História e Sociedade, Vol. 5, No 1 (2005). ISSN: 1519-9339 (versão impressa) - ISSN: 2236-8094 (versão online) 2007.

Antiguidade tardia, e o artigo de Stone – que oferece uma visão crítica sobre a origem, as limitações e os perigos da prosopografia –, a discussão sobre o grande ou pouco valor da prosopografia intensificou-se tanto qualitativamente quanto quantitativamente e foi acompanhada, nos últimos anos, por um aumento significativo das publicações baseadas em pesquisas prosopográficas. (2007, p. 48).

STONE (2011, p. 49), faz uma importante ressalva quanto ao método prosopográfico. Este não pode ser tratado como um fim em si mesmo, como trabalho de um colecionador de dados de forma estéril, não é possível entender a prosopografia assim, “em termos de motivação psicológica, esses colecionadores obsessivos de informações biográficas pertencem à mesma categoria de homens com fixação anal [sic], como os colecionadores de borboletas, de selos, ou de carteiras de cigarros; todos são produtos da ética protestante”

Um elemento comum a quase todas as definições é a análise do indivíduo em função da totalidade da qual ele faz parte. A definição de Stone também encerra este aspecto do indivíduo e sua relação com a totalidade: “Prosopografia é a investigação das características subjacentes comuns a um grupo de atores na história mediante o estudo coletivo das suas vidas” (STONE, 2011, p. 46). Ressaltamos, porém, o entendimento de ator, não apenas como uma individualidade histórica que se realiza suas motivações num determinado contexto, mas também como alguém que as realiza junto de pessoas de um certo capital político, social, econômico e cultural, ou seja um determinado grupo social.

Em sua análise sobre a utilização do método prosopográfico para o entendimento dos grupos sociais, suas formação, transformação e perenidade num determinado tempo e espaço, Neithard BULST esclarece a necessidade de entender o “local” do encontro onde são travados os contatos sociais, ponto de partida pra ascensão ou ação sociais, uma forma de compreender a carreira de uma determinada elite ou grupo social:

De uma maneira geral, podemos dizer que as estruturas políticas e sociais de certos grupos, fenômeno, como a continuidade e a descontinuidade, a ascensão e o declínio de sistemas políticos, de instituições eclesiásticas ou seculares, a ação política, a mobilidade social, a transformação social e tantos outros, não podem ser analisados sem o conhecimento prévio das pessoas. É apenas graças a esse conhecimento que é possível relacionar diferentes grupos, considerando que certos indivíduos se encontram frequentemente no campo de ação de mais de um grupo. O fato de que neste contexto, as pessoas tenham moldado as instituições e tenham sido também por ela impregnadas (ainda que de maneira bem diversas), deve ser levado em consideração em cada análise prosopográfica. (2007, p. 58).

Na pesquisa sobre carreiras, sobre grupos dominantes no Paraná, dialogaremos, necessariamente, com as pesquisas do Professor Ricardo Costa de Oliveira, com destaque a duas obras principais – *O Silêncio dos Vencedores. Genealogia, Classe Dominante e Estado no Paraná*. (2001) e uma recente obra lançada em 2012, *Na Teia do Nepotismo: Sociologia Política das Relações de Parentesco e Poder Político no Paraná e no Brasil* – sem descartar as demais produções literárias, artigos científicos, periódicos, ou indicações de referência.

Nas palavras do Professor Ricardo Costa (2007), “No Brasil, a ação social e econômica dos poderosos fundamenta-se em torno do aparelho de Estado, como forma direta e indireta de controles do fluxo de informações, capitais e privilégios essenciais para a reprodução ampliada da classe dominante”.

Não partimos, a princípio, das relações de parentesco, estas se mostrarão presentes ou não na medida em que as pesquisas avançam, em que as biografias vão sendo produzidas, as análises prosopográficas desenvolvidas. Na observação de Neithard BULSF,

O objetivo prioritário da pesquisa prosopográfica não é, neste caso, analisar a família e as relações entre seus membros, mas sim a família e os laços familiares na sua relação com o exterior e na sua atuação política e suas consequências para o grupo ou os grupos. A pressão externa – isto é, os interesses comuns – deve ter frequentemente refreado as divergências internas. O mesmo argumento vale para as relações de dependência não familiar de natureza jurídica, social ou econômica, notadamente os laços feudais ou os laços de clientela no domínio da administração, da burocracia, dos oficiais, etc. (2007, p. 59).

Reiteramos que este trabalho de pesquisa prosopográfica procura desvincular-se da noção de “grandes homens” da história enquanto objetos de estudo, e sim daqueles atores sociais reais, que assumem posições e posturas dentro de determinados grupos e instituições, que representam certo poder de decisão nas esferas públicas, nesse caso o setor de transportes do Estado do Paraná, no período 1995 a 2002.

O contexto histórico do qual se constrói o governo Jaime Lerner envolve afinidades e interesses técnicos e posteriormente políticos que pelo fato de cursarem por longo tempo paralelamente, vão compondo um grupo de governo, que prevalece por um período e cultiva seguidores pela proposta de se manter o poder, não ape-

nas pelo viés político, mas também ou principalmente a manutenção da tradição das famílias que representam o poder.

3.1 CONSTRUÇÃO PROSOPOGRÁFICA DOS SECRETÁRIOS DE TRANSPORTES E TÉCNICOS DO DER NO GOVERNO LERNER.

As biografias a seguir tem o intuito de apresentar um panorama do governo Jaime Lerner, através de um breve histórico da trajetória de cada personalidade política que ocupou a Secretaria de Transporte, contribuindo e corroborando, no aspecto técnico e sociopolítico, para o governo. O grupo político da gestão Lerner foi se formando a partir de características diferentes da comumente encontrada em um grupo fundamentalmente político partidário, visto que se verifica a atuação marcante de pessoas de formação técnica, como é o caso por exemplo da engenharia civil.

Ao ser analisada a gestão Lerner observa-se que a composição do governo vai ocorrendo pelo aspecto técnico aliado substancialmente aos interesses políticos e de continuidade do poder de famílias tradicionais. Para conhecer este processo pela ótica de um dos aspectos importantes de uma gestão, no caso o eleito por esta, a Secretaria de Transporte, verificar-se-á um breve histórico da carreira do então governador Jaime Lerner e dos principais indicados por ele em seu governo, principalmente para a Secretaria dos Transportes, pasta à qual está vinculada a instituição em questão.

Jaime Lerner nasceu em Curitiba, em 17 de dezembro de 1937. Filho de Felix Lerner e Alda Lerner. Casou-se em 1964 com Fani Lerner (1932 - 21/05/2009), com quem teve as filhas Andrea e Ilana. Mais conhecido como arquiteto e planejador, ele é formado também em Engenharia pela Universidade Federal do Paraná em 1964. Foi prefeito, nomeado, de Curitiba de 1971 a 1975 e de 1979 a 1983. Candidato a prefeito em 1985 e candidato a vice-governador do Estado em 1986. Eleito prefeito da capital em 1988. Recebeu diversos prêmios por seus projetos urbanísticos como o prêmio máximo das Nações Unidas para o Meio Ambiente. É consultor das Nações Unidas para assuntos de Urbanismo. Eleito governador do Estado para a gestão 1995-1998 é reeleito para o mandato seguinte permanecendo à frente do executivo paranaense até 2002.

Importante lembrar que como ator político e sociológico importante, Lerner é membro da comunidade judaica, esta ligeiramente fundamentada em valores bastante consolidados em torno da ajuda mútua entre seus membros, seja na esfera local ou mesmo mundial, um participante é em geral bem recebido, incentivado ou mesmo auxiliado sempre que aciona sua rede colaborativa. Destes laços importantes vínculos vão sendo formados, um merece destaque especial. Através da Drª Franchetti, o ex-governador tem acesso a uma bolsa de estudos para estudar urbanismo na França, através da Aliança Francesa, fator determinante para seu sucesso profissional e consequentemente político. O próprio Jaime Lerner¹³⁶ se refere a ela com extrema gratidão:

Eu falei de pessoas que me acompanharam, e quero falar de três pessoas especiais que moldaram a minha visão de responsabilidade em relação ao semelhante. A Drª Franchetti, o Dr. Nireu Teixeira e o Dr. Dario Lopes dos Santos. Cito os três como exemplo de pessoas queridas [...]. A Franchetti, uma mulher extraordinária. Ela me deu esta pele de sentir o que é correto, o que não é correto (1997, p. 331).

Formado e iniciando sua vida profissional, Jaime Lerner vai para a prefeitura servir como engenheiro, fazendo parte da equipe do prefeito Ivo Arzua, equipe que fez o Plano Diretor de Curitiba e que instituiu o IPPUC, em Curitiba. Junto com Lerner fez parte desta equipe nomes de destaque na política paranaense, tais como Cássio Taniguchi, Rafael Greca, entre outros.

Fui um dos fundadores do IPPUC. Éramos poucos profissionais. Não é o IPPUC que é hoje, que, aliás, acho que é a melhor e mais completa estrutura de planejamento urbano que nós temos, não só no Brasil, mas difícil encontrar em qualquer outro país, uma estrutura e um quadro de profissionais tão bons quanto nós temos no IPPUC. Profissionais com os quais convivi e estamos juntos até hoje. Mais de trinta anos (1997, p. 319).

No IPPUC primeiro como arquiteto e depois como diretor nos projetos de reestruturação da cidade, examinando com propriedade diversas possibilidades de implementação e viabilização dessas, confirmando assim liderança efetiva sobre o *staff* daquele instituto, cujos integrantes tornaram-se principais membros de um grupo grande e politicamente forte, denominado de “Grupo Lerner”.

¹³⁶ FARIA, Enéas e SEBASTIANI, Sylvio. **Governadores do Paraná. A História por quem construiu a História.** Sistani. 1997.

Ao se referir àqueles que fazem parte da sua equipe, lembra:

O Lubomir [Lubomir Ficinski], o Rafael Dely, o Cássio Taniguchi, mais tarde o Rafael Greca. E toda a equipe mais jovem, Abraão Assad, a Dúlcia, Reinhold Stephanes, Gandolfi, todos estão juntos comigo. O Carlos Ceneviva é um homem fundamental, fundamental em tudo que aconteceu em Curitiba. [...] Nós estamos juntos até hoje. A equipe que trabalhou comigo no Rio de Janeiro, os novos que se juntaram [...] (1997, p. 321).

Pedro Ricardo Dória construiu importante análise sociológica em sua dissertação de Mestrado em Sociologia pela UFPR, em 2001, obra hoje publicada sob o título *Liderança, autoridade e contexto político: o caso de Jaime Lerner (1971-2001)*, neste trabalho procura resgatar a origem e construção da carreira profissional e política deste importante ator social e político paranaense:

Em 1968, deixando o cargo, Forte Netto, por sua vez, indicou Jaime Lerner para ser o novo e terceiro Presidente do IPPUC (encontrando-se Omar Sabag à testa da administração municipal). Lerner chegou àquele cargo em pleno autoritarismo e numa situação de ascendência dos tecnoburocratas, em detrimento dos políticos. (Dória, 2002 pág. 25)

Na perspectiva política de sua história Jaime Lerner teve início no ano de 1971, com sua primeira nomeação para prefeito de Curitiba, no período de 1971-1975 de forma indireta, mesmo sem o voto popular despontava aí uma promessa na política paranaense. Da equipe que compunha o IPPUC, 65/66 do Governo Ivo Arzua foi tirado um nome para ser o prefeito de Curitiba.

Eu era Presidente do Instituto de Arquitetos do Paraná e era Presidente do IPPUC. Os Governadores eram nomeados e o Governador nomeado não queria sombra política. A tendência desses Governadores era a escolha de um nome técnico. Era apontado para a Assembléia Legislativa, que aprovava ou não. Isso em todo o país. E grande parte desses nomes técnicos se transformaram mais tarde em administradores, em políticos. Pelo voto voltaram ao poder. Hoje ocupam posições importantes em vários estados brasileiros. (1997, p. 322).

Conforme entrevista à Sylvio Sebastiani em 15 de setembro de 1996 e publicação na obra de Faria e Sebastiani¹³⁷, nas palavras do próprio Jaime Lerner foi escolhido pelo então governador Ivo Arzua, que não queria sombra política e já conhecia Lerner do período em que foi prefeito e trabalhou com o mesmo. No período de

¹³⁷ FARIA, Enéas e SEBASTIANI, Sylvio. **Governadores do Paraná. A História por quem construiu a História.** Sistani. 1997.

sua indicação para prefeito Jaime Lerner era o presidente do Instituto de Arquitetos do Paraná e era Presidente do IPPUC. Lerner passou a comandar a prefeitura de Curitiba devido ao prestígio que obteve trabalhando no Instituto de Pesquisas e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC).

Foi em 1974, o então prefeito de Curitiba, tem sua administração eleita como a melhor do Brasil, pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB), qualificando-a como exemplo a ser seguido. No mesmo ano o Ministério do Interior (MI) onde encontravam-se os principais órgãos federais ligados à política urbana encomendou um estudo de caso junto ao Instituto de Pesquisas do Rio de Janeiro (IUPERJ), para explicar o sucesso daquela proposta urbanista de Curitiba.

Novamente nomeado de forma indireta, em 1979, Jaime Lerner assume pela segunda vez a Prefeitura de Curitiba, cumprindo mais um mandato de prefeito, sem o voto popular, até 1982. Apresentando desta vez uma gestão que se caracterizou pela relevância que deu a área cultural, com a revitalização de espaços tradicionais da cidade, implantação de salas de espetáculo, cinemas construídos pelo poder público e a instalação de centros comunitários, além da atuação nas tradicionais áreas de transporte e meio ambiente.

A execução do projeto de reestruturação da cidade despertou da oposição de Jaime Lerner questionamentos de suas ideias urbanísticas em comparação à ausência de atenção e investimentos aos serviços sociais. Com isso a oposição foi assumindo este espaço político e passou ao comando da prefeitura no ano de 1983 com Maurício Fruet e na sequência, em 1985, com Roberto Requião.

Em 1985, pela primeira vez, Jaime Lerner se submete ao voto popular, quando sofre derrota eleitoral para Roberto Requião, após disputa acirrada com pequena diferença de votos. Nesta época houve quem declarasse o fim da “era Lerner” em Curitiba. No entanto, não foi o que aconteceu, pois em 1988 em uma breve campanha Lerner é eleito no primeiro turno pelo voto direto.

Novamente com seu perfil de valorizar as inovações urbanísticas e apresentar propostas diferenciadas nesta perspectiva, Jaime Lerner convence a sociedade e mais uma vez as políticas sociais são deixadas para traz. As políticas de investimento, bem como as obras realizadas na terceira gestão de Lerner foram promovidas no contexto nacional e internacional através da mídia, levando a evidência significativa um prefeito de uma capital distante do circuito tradicional de poder nacional.

Certamente toda a projeção do urbanismo de Curitiba se confirma no último

mandato da gestão Lerner, tendo como apelo novas tecnologias e sempre de grande impacto visual, sendo as principais a Ópera de Arame, o Jardim Botânico, a 'reforma' do tradicional Mercado Municipal, a Rua 24 Horas, etc. Mesmo um projeto da área de transportes ganhou notoriedade internacional.

O prestígio enquanto prefeito da capital paranaense se fez apreciar a ideia da candidatura à presidência da república, mas não estando convencido disto Lerner preferiu não se candidatar a presidente na eleição de 1994, mas é encorajado a se candidatar a governador do Paraná.

Eleito em 1994, Jaime Lerner assume o Governo do Estado trazendo experiências das administrações anteriores, entretanto um plano de governo vazio, apenas com propostas de campanha. O próprio Lerner, ao ser questionado na referida entrevista aos jornalistas Enéas Faria e Sylvio Sebastiani¹³⁸, refere-se muito mais aos seus feitos enquanto esteve à frente das gestões municipais e muito menos ao executivo estadual, o destaque que dá ao seu "Programa de Governo", refere-se principalmente ao Anel de Integração como principal "eixo" do plano:

Os projetos e programas que vem sendo realizados, e os que ainda se iniciarão, são aqueles contidos no nosso Programa de Governo e no Plano Plurianual apresentado à população paranaense e ao Poder Legislativo. Podemos citar alguns dos mais importantes que trazem a nossa característica. Menciono antes de tudo o Anel de Integração que é uma nova concepção de desenvolvimento estratégico que viabiliza a implantação de programas e projetos de desenvolvimento sustentado, integrando todos os municípios do Paraná a partir da integração das cidades-polo de Ponta Grossa, Londrina, Maringá, Cascavel e Guarapuava. Dentro dessa estrutura se implantam, portanto, todos os programas e projetos do nosso governo, como o estímulo à industrialização através da introdução de mecanismos de fomento às atividades produtivas, que complementem a cadeia produtiva, conforme a potencialidade de cada uma das cidades paranaenses. (1997, p. 338).

O período estadual sob a gestão de Jaime Lerner, foi marcado em grande parte pela inserção do Estado e da Nação no processo de exacerbação das características neoliberais, e no processo de globalização em alta, o governo deste estado estava alinhado às diretrizes que vinham do Governo Federal.

¹³⁸ FARIA, Enéas e SEBASTIANI, Sylvio. **Governadores do Paraná. A História por quem construiu a História.** Sistani. 1997. p. 338.

Segundo BASTOS¹³⁹:

Esta participação começou a crescer depois que o Governo Federal agregou à legislação do processo de privatização um outro programa, o da antecipação de receita de privatização para Estados que prometessem vender suas estatais, com o assentimento garantido de suas Assembleias Legislativas. Com as dificuldades financeiras neles existentes, catorze deles logo aderiram ao programa, recebendo antecipações sujeitas a multas caso os leilões demorassem. (2003, p. 22).

Tendo em vista este discurso era preciso privatizar e, se vender não pudessem, então conceder. Os primeiros a participar financiando esse processo foram os grandes conglomerados nacionais e os fundos de pensão dos funcionários das maiores estatais brasileiras.

Importante destacar a participação de **Emília de Sales Belinati**. Nascida em Londrina em maio de 1945. Filha de Maria Cândida e Sebastião Sales, formada em educação física pela Faculdade de Educação Física e Desportos do Paraná, em Curitiba. Em 1994 integrou como vice a chapa do então candidato Jaime Lerner ao Governo do Estado, tornando-se a primeira mulher eleita em toda história do Paraná para um cargo no Executivo Estadual. Desde janeiro de 1995 assumiu por 13 vezes o Governo interinamente. (Faria e Sebastiani, 1997).

Emília Belinati, casada com Antônio Belinati, ex-prefeito de Londrina, no norte do Paraná, foi vice-governadora nas gestões de Jaime Lerner, entre 1995 e 2002. Também foi deputada estadual e candidata à deputada federal, em 2010. Com 13.961 votos, ela não foi eleita. Atualmente, desde agosto de 2013, assumiu como diretora comercial da Companhia de Saneamento do Paraná (Sanepar), função até então exercida pelo filho, Belinati Filho que renunciou ao cargo para assumir a cadeira de Fábio Camargo, na Assembleia Legislativa do Paraná (ALEP). Emília Belinati deve permanecer no cargo até 09 de junho de 2015. (Publicação do DOE em 08/08/13 referida em reportagem da gazeta do povo na mesma data).

Emília Belinati é membro de família tradicional na política paranaense, falando de seu esposo ela afirma, “Antonio Belinati foi o primeiro apresentador da TV Coroados, no Noticiário da TV Coroados em Londrina, em 1965. [...] Ele foi vereador em 1968, desde a primeira eleição trabalhamos juntos. Temos feito um trabalho fantástico juntos.” São pelo menos cinco décadas atuando na vida pública, na vida par-

¹³⁹BASTOS, F. de M. **O Projeto Neoliberal e a Privatização no Brasil: O Caso da Companhia Ferroviária do Nordeste** – CFN. Fortaleza: PETRAN, UFC, 2000.

tidária. Ela apesar de ascender a um cargo eletivo somente em 1990, desde a década de sessenta atuou como esposa do político, Vereador, Deputado Estadual, Deputado Federal, Prefeito – Antonio Belinati.

O professor Ricardo Costa de OLIVEIRA¹⁴⁰ ao fazer a reconstrução da Redes Políticas no Paraná em 2012, num capítulo intitulado Famílias, poder e riqueza: A teia do nepotismo do richismo, O Supernepotismo da família Richa em 2011-2012”, identifica uma das famílias que compõem esse quadro, nela um dos principais expoentes, o esposo da vice-governadora, Emília Belinati.

Nasceu em Campo Grande, em 1943. Radialista e apresentador de programas de TV. Pelo MDB, foi vereador em Londrina. Deputado Estadual em 1970. Deputado Federal em 1974. Prefeito de Londrina por três vezes (1977-1982, 1989-1992, 1997-2000). Foi cassado e preso em 2000 sob a denúncia de várias irregularidades e formação de quadrilha. Teve a sua eleição pra Prefeito de Londrina impugnada pelo Tribunal Superior Eleitoral. Deputado Estadual (1983-1987, 1995-1997, 2006-2010). Já teve as seguintes filiações partidárias: PDT (1993-1997), PSB (1997-1999), PFL (1999-2000), PSL (2003-2005) e PP (2005 em diante). Belinati possui um estilo considerado populista pelos seus adversários. Pai de Antonio Carlos Belinati. Nascido em 1975. Deputado Estadual eleito em 1998, pelo PSB. Foi Marido de Emília Belinati, Deputada Estadual e Vice-Governadora no período de Jaime Lerner. Waldmir Belinati, irmão, médico, Deputado Federal em 1981, secretário de saúde (1995-1996). Superintendente do IPE e Presidente da Paraná Previdência, os irmãos Roberval e José foram vereadores. Tio do Vereador Marcelo Belinati Martins, vereador mais votado em Londrina em 2004, Roberval Belinati, outro irmão de Antonio Belinati, tornou-se desembargador no TJDF em 07 de março de 2008. (2012, p. 158).

Falando de si própria e da relação com político seu esposo, Emília¹⁴¹ diz:

Participava de todas as campanhas, ajudava o Belinati indo para as ruas pedir voto, fazendo reuniões, trabalhando junto com ele durante toda a campanha eleitoral. No seu mandato de Prefeito, nos dois mandatos anteriores, assumi a APMI. No primeiro mandato, a Guarda Mirim, e o trabalho com creches. No final do primeiro mandato foi criado o PROVOPAR, o Programa do Voluntariado Paranaense, e eu, então, coordenei o PROVOAPAR. No segundo mandato, nos dois primeiros anos, coordenei o PROVOPAR, depois nos dois anos seguintes me elegi Deputada Estadual. (1997, p. 342).

Questionada sobre o fato de ser a única deputada (mulher) da gestão anterior ao governo Lerner, ela explica sua entrada na política, novamente com traços familiares: “O Belinati foi sempre um grande companheiro, foi ele que me incentivou a

¹⁴⁰ OLIVEIRA, Ricardo Costa de. Na Teia do Nepotismo: Sociologia Política das Relações de Parentesco e poder político no Paraná e no Brasil. Editora Insight: Curitiba, 2012.

¹⁴¹ FARIA, Enéas e SEBASTIANI, Sylvio. **Governadores do Paraná. A História por quem construiu a História.** Sistani. 1997. p. 338.

sair candidata à Deputada Estadual. A mulher está participando politicamente, ajudando o marido, ou o pai ou o filho, essa é a história da mulher na política, ela sempre começa a sua vida como política porque alguém da família é político, e eu também comecei assim.¹⁴²”

Sobre as principais perspectivas do governo estadual ao qual ela participa como vice-governadora, Emília afina o discurso:

A preocupação é integrar todo o Estado, onde todos tenham oportunidades iguais de vida e de um futuro melhor. Todas as ações são voltadas para isso. A Universidade do Professor, a melhoria das condições da educação no Estado; o anel de integração com a duplicação das rodovias que interligam as cidades polos do Estado, unindo também Foz do Iguaçu aos países do Mercosul, ligando o Norte do Estado ao Mato Grosso do Sul, a São Paulo e Curitiba ao Porto de Paranaguá, Curitiba a São Paulo com rodovias duplicadas (1997, p. 355).

Ainda na perspectiva de conhecer, investigar e analisar a composição da gestão do governo Lerner de programar e executar obras, é significativo identificar sociologicamente quem são os atores posicionados estrategicamente a frente da Secretaria de Transporte nesse período. Tomamos a SETR como órgão de administração diretamente e imediatamente responsável pelas políticas de transporte no Estado, especialmente aquelas ligadas ao transporte rodoviário, ao Departamento de Estradas e Rodagens.

A atuação da SETR criada em 06 de maio de 1969 através da Lei nº 5.939, está estabelecida em Regulamento próprio, aprovada pelo Decreto Estadual de número 3.921/98, do qual integra seu cronograma (o mesmo pode ser conferido nos anexos deste trabalho). No regulamento da SETR, através da Lei Estadual número 8.485/87, de 03 de janeiro de mesmo ano, identifica-se as funções, obrigações e competências legais da pasta.

Planejamento da ação do Governo Estadual no setor de transportes, exprimindo-a em planos, programas e projetos em consonância com as diretrizes gerais de planejamento do Estado; Promoção das medidas para a implantação da política estadual de viação, propiciando a integração das diversas modalidades de transportes; Promoção de estudos, planificação, acompanhamento, execução, controle e fiscalização das concessões no setor de infraestrutura de transportes; Integração do esforço de desenvolvimento do Estado com as iniciativas do Governo Federal no setor de transportes, me-

¹⁴² FARIA, Enéas e SEBASTIANI, Sylvio. **Governadores do Paraná. A História por quem construiu a História.** Sistani. 1997. p. 344.

diante a adequação de programas que melhor atendam às necessidades e aspirações estaduais; Programação de investimentos na infraestrutura de transportes, visando à minimização dos custos operacionais das diversas modalidades; Promoção de medidas visando à maximização da aplicação dos investimentos nas diferentes modalidades de transportes; Controle e administração da aplicação dos recursos no setor.

Na perspectiva da estrutura de governo, como uma das Secretarias de Governo, o papel estratégico da SETR é definir e implantar a política do setor de transportes do Paraná, responsável por desenvolver ações necessárias para o cumprimento dessa missão. Essa responsabilidade está explicitada na legislação que ampara a atuação da Secretaria. A definição da política é de fundamental importância para que a SETR aplique melhor os recursos públicos e torne mais representativa as ações da administração pública, atendendo os anseios da sociedade. É possível conferir essa definição em dois aspectos principais da legislação vigente – Lei Estadual nº 8.485, 03-06-87:

Art. 36 – O âmbito de ação da Secretaria de Estado dos Transportes compreende: a promoção das medidas para a implantação da política estadual de viação, o controle operacional e formal da aplicação dos recursos federais no setor de transportes no Estado; a integração da programação setorial com as demais iniciativas de fortalecimento e expansão da infraestrutura econômica do Estado; o controle e fiscalização dos custos operacionais do setor e a promoção das medidas visando à maximização dos investimentos do Estado nas diferentes modalidades de transporte; a perfeita articulação com entidades federais do setor; o controle e fiscalização da concessão de serviços dos padrões de segurança e de qualidade no setor; outras atividades correlatas.

E no Decreto Estadual nº 3.921, de 05-01-98:

Art. 2º - O campo de ação da Secretaria compreende: na área econômica, a definição das políticas de transportes do Estado e a implantação, a ampliação, a melhoria e a integração da respectiva infraestrutura e, na área institucional, a assistência técnica aos municípios de modo a possibilitar a melhoria das suas infraestruturas de transportes e a compatibilização de suas iniciativas aos programas de desenvolvimento do Estado.

Para que a SETR cumpra seu papel é necessário gerenciar as informações estratégicas para a organização. Esse gerenciamento é imprescindível para o eficiente suporte nas tomadas de decisões em sua área de competência, que é o setor de transportes. Assim, os secretários de governo, à frente desta pasta, têm papel e responsabilidades fundamentais, conhece-los é de significativa importância. Ocupam

o cargo de Secretário de Transportes do Governo Lerner os seguintes senhores: Deni Lineu Schwartz (01/01/1995 a 02/06/1997), Heinz George Herwing (02/06/1997 a 30/10/2000), Nelson Roberto Plácido Silva Justus (15/01/2001 a 15/01/2002) e Wilson Justus Soares (Secretário em exercício de 30/10/2000 a 15/01/2001 e depois como Secretário de fato de 14/01/2002 a 31/12/2002).

Deni Lineu Schwartz. Engenheiro Civil. Formou-se em Engenharia Civil pela UFPR, em 1960. Estudou em Curitiba e teve como colega de turma Jaime Lerner. Nascido em 19/02/1938 em União da Vitória, PR, filho de Leoni Germano Schwartz e Maria Vitória Nissen Schwartz. Casado com Elair Santos Schwartz tem quatro filhos: Deni Filho (biólogo), Varínia Vitória (arquiteta), Indira (falecida, era veterinária) e Helder Antônio (engenheiro civil). Atualmente, reside em seu sítio de Nova Prata do Iguaçu, bem próximo à barragem da usina de Salto Caxias. (Editora Jornal de Beltrão S/A, 26/05/2013).

Desde sua formação iniciou notável trajetória de contribuições principalmente no cenário político paranaense. Deni Lineu Schwartz inicia sua carreira primeiramente como Engenheiro chefe da GETSOP no período de 1961 a 1988 na cidade de Francisco Beltrão. GETSOP – Grupo Executivo para as Terras do Sudoeste do Paraná, órgão misto criado em 1962 pelos governos estadual e federal para titular as terras colonizadas pela Cango nos anos 1940 e 1950.

Em 2013 são completados 70 anos de um dos marcos histórico/políticos do estado do Paraná, especialmente do Sudoeste, marcando profundamente a política ocupacionista de Getúlio Vargas na década de 1940. De acordo com o Jornal Diário do Sudoeste¹⁴³, por ocasião da comemoração de 70 anos do Decreto,

Em 12 de maio de 1943, um decreto do então presidente Getúlio Vargas determinou a criação da Colônia Agrícola Nacional General Osório, a Cango, que estruturou o processo de colonização da região. Instalada onde hoje é Francisco Beltrão, a companhia abriu estradas, estabeleceu assentamentos e ofereceu estrutura para os migrantes que buscavam terras e oportunidades no então emergente Sudoeste do Paraná.

Nos anos sessenta período do regime militar, devido a conflitos e disputas de terras o governo federal e o governo do Paraná criaram, em 1962, o Getsop (Grupo Executivo para as Terras do Sudoeste do Paraná), tendo Francisco Beltrão como sede. O Getsop viabilizou também a abertura de estradas e a construção de

¹⁴³Disponível em: <http://grupodiario.com.br/noticias/regiao-de-16/05/2013>. Acesso em 2010/2013.

escolas, incentivou o reflorestamento, entre outros benefícios. Após cumprir sua missão, o Getsop foi extinto, em janeiro de 1974.

Deni Lineu Schwartz, candidato único pelo partido ARENA assumiu a prefeitura de Francisco Beltrão no período de 1969 a 1972, na sequência elegeu-se deputado estadual em três gestões consecutivas (1974, 1978 e 1982) e deputado federal no ano de 1990. Deni Lineu ocupou a função de Ministro de Estado do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente no período de 1986 a 1987 o MDU (do presidente José Sarney), além de secretário dos Transportes do Estado do Paraná entre 1983 a 1985 e também no ano de 1995. Deni Lineu Schwartz foi Diretor de Relações Institucionais da Copel no período de 1996-2002 e Secretário da Agricultura em 2002 (governo de Jaime Lerner).

O Engenheiro Deni Lineu tem em sua trajetória política o registro de suas filiações partidárias que iniciam com o PTB, 1965-1966; MDB, 1966-1968; ARENA, 1968-1969; MDB, 1969-1981; PMDB, 1981-1988; PSDB, 1988.

Importante lembrar que Schwartz já havia ocupado a pasta de Secretário dos Transportes no período de Governo de José Richa (1983 a 1985), pai do agora Governador Beto Richa, retornando no Governo Lerner para cumprir a mesma função, um período de mais dois anos, sendo o primeiro na gestão que inicia em 1995¹⁴⁴.

Em substituição a Deni Lineu Schwartz à frente da Secretaria de Transporte do Estado do Paraná assume o Engenheiro civil **Heinz George Herwig**. Nascido em 1942 na cidade de Blumenau (SC), filho de imigrantes alemães (recém chegados da Alemanha), dividia a atenção do (August Heinrich Herwig) com Rolf, nascido em 1944, formado em Arquitetura, Rosemary, irmã do meio (1943), formada em Letras na cidade catarinense de Blumenau. Heinz chegou à Curitiba em 1968.

O irmão caçula Rolf Herwig é quem entrega, além do apelido de Heinz em Santa Catarina (conhecido com “Stop”), o que trouxe ele para o Paraná:

Quando Heinz estava terminando o Científico – corresponde hoje ao 2º Grau -, ainda em Blumenau, surgiu uma oportunidade, por meio de conhecidos do nosso pai (alemão também e padrinho de Heinz), para ele começar uma carreira como engenheiro cervejeiro, na fábrica da Brahma, em Curitiba. O que o atraía, na realidade, era o fato de o curso ser, em grande parte, realizado na Alemanha [...] foi assim que Heinz partiu para Curitiba. E, no primeiro dia do emprego na Brahma, o mandaram lavar garrafas. No outro

¹⁴⁴ <http://www.infraestrutura.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=154>. Acessado em 01/11/2013.

dia, Heinz não voltou mais, alegando que esta não era a profissão que desejava. Pediu ao pai para ficar em Curitiba, que iria estudar Engenharia (2012, p. 34).

Formou-se em Engenharia civil pela UFPR. A carreira profissional de Herwig começou em 1966, como Fiscal de Obras de Terraplanagem e Pavimentação no Departamento das Estradas de Rodagem (DER). Importante dizer que mesmo antes de terminar o curso de Engenharia, Heinz já realizou o estágio obrigatório no próprio DER, onde passou em concurso público, no ano seguinte.

Como engenheiro do DER, assumiu a fiscalização no trecho Lapa-São Mateus, onde permaneceu durante dois anos, morando em acampamento no qual só havia luz de gerador e apenas das 19:00 às 21:00 horas. Depois da Lapa, se transferiu para Londrina para fiscalizar a construção da rodovia Rolândia – Porecatu. Em Londrina, passou a chefiar o Distrito Rodoviário da Região.

Herwig também foi secretário de Planejamento (1974) e secretário de Urbanismo, Obras e Viação (1976) da Prefeitura Municipal de Londrina. Devido aos encontros em campo de futebol e/ou em reuniões de cursilhistas¹⁴⁵, tem início uma amizade de fundamental importância na carreira profissional e política deste que mais vezes foi Secretário de Transportes do Paraná – trata-se de nada mais nada menos que José Richa, patriarca da Família Richa, família que hoje governa o Estado.

O jornalista Hélio Teixeira, coautor do livro biográfico “Richa, um Político”, que conta a trajetória do falecido ex-governador, revela que a amizade entre Heinz e o biografado começou ainda em Londrina. Recém-eleito prefeito da cidade, Richa chamou o Alemão pra ser Secretário de Planejamento e lhe deu a primeira missão: “Sou amigo do presidente do Banco Nacional de Habitação (o antigo BNH), Rubens Vaz da Costa, e ele me confidenciou que há um monte de dinheiro disponível, trate de arrumar os projetos.” Heinz passou a frequentar ininterruptamente a ponte aérea Londrina-Rio de Janeiro onde era a sede do banco.

Daí nasceu o projeto CURA (Comunidade Urbana de Recuperação Acelerada), que entre outros bairros recuperou as margens do lago Igapó, hoje a Gleba Palhano em Londrina, bairro abandonado à época, hoje região de altos edifícios e frequentado pela classe média alta londrinense.

¹⁴⁵ Richa entrara na vida de Heinz por meio de um amigo dentista, Nelson Soares, então presidente do Movimento Democrático Brasileiro (MDB) de Londrina. O encontro aconteceu na Associação Cristã de Moços, onde Richa batia sua bolinha e Heinz passou a fazer parte do time.

A multiplicidade de projetos em Londrina chamou a atenção do ministro do Interior, general Costa Cavalcanti, a quem o BNH estava subordinado. Mesmo sendo do partido de oposição, o Movimento Democrático Brasileiro (MDB), e como o país vivendo sob o governo do Presidente General Ernesto Geisel, os projetos de Richa tinham passarelas especiais no ministério. Além disso, ele contava com velados apoios de dois outros velhos amigos paranaenses, dos tempos do neyismo (referência a Ney Braga, que foi de prefeito de Curitiba a ministro e exerceu grande influência política no Paraná) e que atuavam em Brasília: Maurício Schulman, que presidiu o BNH e Karlos Rischbieter, que foi presidente do Banco do Brasil e ministro da Fazenda. Assim, Richa manobrava em Brasília e no Rio. Obteve recursos para a construção de casas populares e saneou todos os fundos de vale de Londrina com dinheiro federal (2012, p. 22).

Importante articulador durante o governo Richa frente à cidade de Londrina, ao término da gestão, em 1976, Heinz tomou rumo de Campo Grande (MS) para dirigir a Construmat, a maior empresa de construção civil daquele estado, e abrir uma frente de pavimentação. Ali ficou por seis anos, até ser novamente convocado pelo então recém-eleito governador do Paraná, José Richa. Quem fez a ligação para Heinz, em 1982, foi um velho conhecido, Wilson Moreira, importante articulador político nos governos Richa. Era um convite, uma convocação para que ele retornasse ao Paraná, para assumir o DER, em uma conversa rápida com Richa disse que estava satisfeito em Campo Grande, mas prometeu comparecer na posse do amigo em março de 1983.

No salão do Palácio Iguaçu, um desconhecido para a maioria das pessoas, é de longe interpelado pelo então Governador: “Alemão, Alemão! . . . você aceitou?!. [...] Procure o Deni (Deni Lineu Schwartz, então Secretário dos transportes)”. “Não sabia do que se tratava, apenas levantei o dedo polegar fazendo um sinal de positivo para cumprimentar o meu amigo governador.” Deni já havia conversado com outra pessoa (Olívio Zanella) para assumir o DER, então Heinz foi parar na Diretoria de Obras. Na primeira oportunidade, ele foi promovido. Zanella foi convidado a assumir os portos de Paranaguá e Antonina, Heinz assume a Diretoria Geral do DER. Quando o Deni Lineu é chamado para ser Ministro do Desenvolvimento Urbano, Heinz passa a ocupar o cargo mais importante da infraestrutura de transportes no Estado do Paraná. Assim, em 1983 assumiu a função de diretor de construção do DER e chegou à diretoria geral do mesmo órgão na gestão de 1984/85, onde era conhecido “tocador de obras”.

Sim, o meu sinal de positivo mudou completamente minha vida. Deixei a empresa no Mato Grosso do Sul para ser Diretor de Obras da Secretaria de Transportes e do Departamento de Estradas e Rodagens (DER).

Confesso que fiquei um pouco assustado com as palavras do José Richa, pois parecia que centenas de olhos se voltavam para mim. Desci as escadas, roxo de vergonha e só fui falar com meu compadre e entendi o recado. Era para falar com Deni Lineu Schwartz, novo Secretário dos Transportes, pra eu assumir um cargo no DER.

Retornei para Campo Grande, onde dirigia uma construtora de obras, reuni a família e contei o que havia acontecido em Curitiba. Disse que financeiramente não compensava, mas era uma forma de retornar para o Paraná. Todos concordaram e viemos de mala e cuia para Curitiba. (2012, p. 20).

Na primeira parte da década de noventa, Heinz desembarcou na Assembléia Legislativa do Estado como Deputado Estadual, com 12.426 votos, pelo partido do PSDB, nesse intervalo ele deixa a Secretaria dos Transportes. Os principais destaques legislativos do deputado ficam por conta da Lei Florestal, concorrente do Código Florestal Brasileiro e da Legislação Federal. Foi autor do Projeto de Lei número 320/93, que autoriza o Poder Executivo a vender, no todo ou em parte, as ações de seu patrimônio, detidas junto à Telepar – Companhia de Telecomunicações do Paraná S.A. Aprovado, o projeto se transformou na Lei nº 10430, publicada no Diário oficial nº 4084, datado de 25/08/1993. Orgulha-se de ter criado o projeto de Lei número 353/92, que requereu a instalação de disciplina de Educação de Trânsito no currículo das escolas públicas de 1º grau do Estado do Paraná.

Na ALEP, foi segundo vice-presidente entre os anos de 1991/92, acumulando a função de suplente da Comissão de Finanças, titular da Comissão de Turismo; suplente da Comissão de Terras, Imigração e Colonização; titular da Comissão de Orçamento, Suplente da Comissão de Obras Públicas, Transporte e Comunicação, foi suplente da Comissão de Educação, Cultura e Esporte. No ano de 1993 assume a suplência da Comissão de Finanças, a titularidade da Comissão de Orçamento, de Obras Públicas, Transportes e Comunicação, a suplência da Comissão de Segurança Pública, assume a presidência da Comissão de Turismo.

No Governo Jaime Lerner, Heinz Georg Herwig participa com as credencias históricas construídas ao longo dos Governos Richa (Londrina e Paraná), além dos cargos técnicos com generosas contribuições políticas nos demais governos durante esse intervalo. Conforme registros na história da política paranaense Heinz Herwing teve forte vínculo com José Richa, pai de Beto Richa. Foi Secretário dos transportes nos governos de José Richa, João Elísio Ferraz de Campos e Álvaro Dias. (Agência de notícias do Paraná, 26/04/2012).

Um dos homens mais importante, se não o mais importante da política paranaense de infraestrutura de transportes, Heinz participa ativamente da construção do grupo que articula, pensa, organiza e realiza a campanha vitoriosa que levaria Jaime Lerner como representante principal do executivo paranaense entre os anos de 1995 a 2002. Conhecedor da geografia, da estrutura política, rodoviária, das representações políticas regionais, por todos os cantos do Estado, Heinz está diretamente ligado à campanha de Lerner, inclusive cuidando da sua própria agenda e visitas a todos os municípios paranaenses, conforme já apresentado.

Naquilo que diz respeito, especificamente aos transportes, à Secretaria dos Transportes é sob a gestão de Heinz, como Diretor Geral do DER e depois como Secretário que é feita a implantação das concessões de pedágio. Segundo o RIBEIRO (2012, p. 70)¹⁴⁶, “Heinz foi um dos responsáveis pela equação do pedágio rodoviário no Estado. Antes de implantar o processo de concessão, o Alemão procurou discutir e debater com toda a sociedade organizada os benefícios do repasse das rodovias à iniciativa privada. Foi à Assembleia Legislativa, explicar aos deputados. Participou de fóruns na capital e no interior do Estado”.

Seu argumento era o de que o Governo do Estado não tinha outra alternativa para melhorar o sistema rodoviário estadual e alguns trechos das rodovias federais, a não ser fazendo as concessões à iniciativa privada. Todos sabem, sustentava, que o Governo Federal não tem qualquer previsão para melhorias na malha rodoviária e menos ainda nas duplicações.

Pelo Anel de Integração, com pouco mais de 2 mil quilômetros, passa toda a produção paranaense e Heinz citava exemplos de estudos realizados pela Associação Nacional dos Transportes de Cargas, indicando que em estrada ruim, esburacada e sem segurança, eram perdidos 6% dos produtos agrícolas transportados em caminhões, o gasto com óleo diesel aumentava em 50% e ao final o custo operacional crescia 40%.

Já na estrada boa, a conjugação de todos os fatores faz com que um caminhão com cinco eixos – as carretas mais usadas nos períodos de safra – tenha, ao final, um custo operacional 13% menor.

E continua RIBEIRO (2012, p. 73): “O Alemão sempre disse que o pedágio iria incomodar muita gente, mas não havia outra alternativa para modernizar as rodovias. Para ele, era – e é – preciso considerar as vidas humanas que seriam – e são – poupadas. ‘Uma só vida poupada justifica tudo isso que está sendo feito’, sustentava.” Em avaliação posterior, por conta da CPI dos pedágios, ele afirma: “Hoje, novas rodovias, federais e estaduais, são pedagiadas pelo Brasil inteiro, ‘o que mos-

¹⁴⁶ RIBEIRO, Pedro. Heinz Georg Herwig: O Alemão. Curitiba, 2012.

tra que estávamos no caminho certo, apesar de toda a polêmica sobre o assunto. E não vai terminar, nunca', previa o Alemão.”

Em 2000, o engenheiro Heinz desembarcou no Tribunal de Contas, em meio a muitas desconfianças, dos técnicos da casa, dos demais políticos, de parte da imprensa – sob a alegação de que “seria um político para ajeitar a situação dos demais colegas”. Seu principal feito é atribuído à elaboração, construção e aprovação da Lei Orgânica da casa:

O Ano de 2006 foi marcante para o Tribunal de Contas do Paraná. Nesse ano, sob a presidência de Heinz Herwig, foram aprovados a nova Lei Orgânica da Casa¹⁴⁷ e o novo Regimento Interno. Os projetos, que previam profundas alterações nos documentos que regem as atividades da Corte, dormitavam nas gavetas da Assembleia Legislativa. As modificações necessárias, já que o conjunto de regras fora escrito em 1969.

Entre as dezenas de artigos, capítulos e parágrafos, o novo texto, com 60 páginas, restringiu a margem de influência política dos conselheiros nos julgamentos de contas públicas municipais, proibindo-os de atuar em processos de cidades onde seus familiares, em até terceiro grau, tenham feito mais de 1% dos votos.[...] A regra também estipula prazos para que o Tribunal de Contas dê seu parecer sobre as prestações de contas municipais [...] ou mesmo informar o andamento do processo (2012, p. 86).

O Engenheiro Heinz George Herwig tem uma vida pública com muitos êxitos e admiradores, como é o caso do atual governador Beto Richa que compareceu ao lançamento do livro “O Alemão”, em 26 de abril de 2012, o livro mostra um perfil do conselheiro do Tribunal de Contas do Estado Heinz Georg Herwing e conta um pouco da trajetória dele na vida pública no Paraná. João Elísio Ferraz de Campos, prefaciando “O Alemão”, diz o seguinte:

Conheci o Heinz Herwig na campanha de José Richa ao Governo do Estado em 1982. O MDB e o PP haviam se unido um pouco antes pra disputar as eleições daquele ano e as relações entre os integrantes dos dois lados, que depois se solidificaram fortemente, ainda estavam sendo construídas. Do Heinz dessa época lembro-me mais da sua descrição e da sua eficácia no cumprimento das tarefas que lhe eram destinadas na campanha vitoriosa da primeira eleição direta para governador de 1965. Nós nos aproximamos no Governo, ele como Secretário de Transportes e eu como vice-governador acumulando, primeiro, o cargo de presidente do BADEP e, de-

¹⁴⁷ Publicada no Diário Oficial do Estado (DOE) nº 7.123, de 15 de dezembro de 2005, no DOE nº 7.217, de 3 de maio de 2006 e republicada no DOE nº 7.219 de 5 de Maio de 2006, a Lei Orgânica do Tribunal de Contas (TC) foi considerada pelos deputados como um marco histórico na administração pública.

pois, o de Secretário de Finanças numa equipe unida e entusiasmada com as perspectivas do Paraná e do Brasil. José Richa, uma liderança nacional e um dos principais articuladores da campanha das Diretas Já para Presidente da República, se entregava a esse compromisso sem deixar de lado a preocupação de imprimir à sua administração um caráter claramente participativo. [...] Heinz não carregava ainda a imagem, justamente conquistada, de “tocador de obras”. Mas foi aí, nesse contexto de abertura democrática que começou a aparecer um outro traço marcante de sua personalidade: sua habilidade para dialogar, ouvir, concordar e contestar argumentos, como convinha a um gestor público responsável pelas obras viárias do Estado

Considerando seu trabalho como engenheiro, seus vínculos políticos e destaque em sua atuação em governos anteriores a Lerner, Heinz Herwing mostrou capacitado para assumir a pasta da Secretaria de Transportes do Estado do Paraná entre 1985 e 1990, durante o governo de José Richa.

Devido sua atuação e prestígio Heinz George Herwing recebeu homenagens como a de outubro de 1988 quando recebeu o título de Cidadão Honorário Bitururense (conforme lei nº 267 de 05 de outubro de 1988) e também a homenagem concedida pela Assembleia Legislativa do Paraná com o Título de Cidadão Honorário do Paraná no ano de 2005.

Com uma, duas ou mais papeletas – pedacinhos de papel não maiores que 10cm x 10cm de tamanho, anotados com letras extremamente pequenas todos os compromissos do dia, sem qualquer espaço em branco que indicam a agenda dele e seus acompanhantes – esse catarinense de Blumenau que desembarcou em Curitiba em 1965, criou laços na cidade e no Estado, desenhou diversas campanhas políticas e ajudou a levar homens à Câmara de Curitiba, à Prefeitura Municipal da capital das mais diversas cidades do interior, à Assembleia Legislativa e ao cargo de Governador, e porque não, às demais esferas de poder do país.

Incrível, exclamam juntos Jaime Lechinski e Guaracy Andrade, ao contarem como o Alemão conseguia, com um pequeno papel, agendar visitas a 10 ou 15 municípios em um só dia, durante a campanha de Jaime Lerner. E, se estava no papel. Era para ser cumprida, relembra o próprio Governador Jaime Lerner, que em alguns casos tentou burlar a maldita agendinha, “pular” uma ou outra cidade. Negativo, sussurrava o Alemão, vamos a todos os municípios. [...] Era ele quem decidia as pessoas que fariam parte do avião que se deslocava com o candidato para o interior e o próprio que determinava quem frequentaria o helicóptero para a jornada do dia. [...] Jaime Lerner ainda destaca a lealdade e o senso de organização do Alemão, entre outras qualidades. Em qualquer lugar que ele estiver, trabalho, em casa ou restaurante, se for importante ele anota no pedaço de papel, se não o fizer – esqueça (2012, p. 27).

Em 26 de abril de 2012, conforme publicado na página do TCE-PR, na

mesma data em que publicou um livro sobre sua trajetória na vida pública¹⁴⁸ encerrou suas atividades como Conselheiro do Tribunal onde atuava desde 2000 para usufruir sua aposentadoria compulsória. Na ocasião foi homenageado pelos colegas “como uma liderança nata, de índole agregadora, acessível e de espírito objetivo”, o conselheiro agradeceu emocionado.

Na continuidade do governo Jaime Lerner tem-se no comando da tão importante Secretaria de Obras **Nelson Roberto Plácido Silva Justus**. Advogado. Nasceu em 13 de junho de 1947 em Curitiba, filho de Nelson de Macedo Justus e Jusita de Plácido e Silva Justus. Formado em Direito pela UFPR em 1970, com especialização na Faculdade de Direito de Coimbra, em 1970 iniciou sua carreira profissional como professor de português e Direito Usual na Escola Técnica de Comércio de Plácido e Silva, onde administrou aulas por oito anos.

Iniciou suas atividades políticas assumindo a presidência da COHAPAR – Companhia de Habitação do Paraná (1985-1986) e da SANEPAR - Companhia de Saneamento do Paraná (1986). Em 1990 se Elegeu deputado estadual pelo PRN. No ano de 1991 foi eleito Deputado Estadual e reeleito nas gestões seguintes 1995, 1999, 2003 pelo PTB e 2006 pelo PFL/DEM.

Na reeleição de 1998, assumiu a vice presidência da Assembleia Legislativa do Paraná e em 1999 foi eleito presidente da mesma (1999-2000), pela primeira vez. Também foi Presidente da Assembleia Legislativa do Paraná durante o governo de Roberto Requião (2005-2007; 2007-2009).

Ainda no governo Jaime Lerner, foi Secretário de Estado da Indústria, Comércio e Desenvolvimento Econômico na gestão 1996-1998 e dos Transportes na gestão 2001-2002. Neste percurso, já mencionado anteriormente, Justus iniciou sua candidatura pelo PRN, em seguida filiou-se ao PTB (1990-2001), sendo presidente deste partido no Paraná de 1994 a 1998. Depois filiou-se ao PFL (2001-2007) e atualmente é filiado ao DEM desde 2007.

¹⁴⁸ Obra do Jornalista Pedro Domingos Ribeiro, intitulada: **Heinz Georg Herwig: O Alemão**. Com publicação datada de 2012, uma homenagem e uma parceria com o próprio Heinz, uma espécie de biografia autorizada, faz uma reconstrução da trajetória pessoal, formação acadêmica, experiência profissional e política. Evidente que não se trata de uma obra científica no sentido stricto do termo, muito mais de um material laudatório, ainda que com as melhores intenções, tem a função de homenagear o “Alemão” por ocasião da sua aposentadoria compulsória. Mesmo assim, muitas são as histórias (estórias), as ligações, os relatos e conexões presentes. Interessa-nos enquanto pesquisador social, entender a trajetória social e política deste ator importante para história da infraestrutura dos transportes no Paraná, pelo menos nas últimas três décadas. Vários são os testemunhos, declarações, relatos, e, em diversos momentos histórico-políticos.

Justus é um político atuante e ademais importante nas decisões do Estado, com tais características assumiu, em 2001, a Secretaria de Estado dos Transportes, onde “executou um dos maiores programas de recuperação rodoviária do Paraná”¹⁴⁹. Informação esta que contrasta com a relação de obras realizadas pelo DER, na gestão do então Secretário.

Considerando a carreira pública de destaque de Nelson Justus constata-se impresso na sua história de família um legado de personalidade pública e atuação na comunicação e na política.

O deputado Nelson Roberto Plácido e Silva Justus também tem uma genealogia interessante: seu pai, Nelson de Macedo Justus, engenheiro agrônomo, nasceu em Ponta Grossa. Veterano da campanha italiana da Força Expedicionária Brasileira na Segunda Guerra Mundial. Fundou o Paraná Soja e foi o responsável pela carteira agrícola do extinto Banestado. Nelson de Macedo Justus dirigiu o jornal *Gazeta do Povo*, fundado pelo seu sogro Oscar José de Plácido e Silva, com o qual participou de atividades empresariais. O Avô materno de Nelson Roberto Plácido e Silva Justus foi Oscar Joseph de Plácido e Silva, um dos fundadores da *Gazeta do Povo*, o maior jornal do Paraná no final do século XX. De Plácido e Silva foi um alagoano que veio para o Paraná em 1912. Era um escritor, foi um dos primeiros alunos e funcionários da Universidade do Paraná. Foi fundador da Escola Técnica de Comércio “De Plácido e Silva”, participou da Editora Guaíra e escreveu várias obras jurídicas. Adquiriu propriedades em Guaratuba, participando da fundação do late Clube de Guaratuba. Junto com o seu irmão João Alfredo Silva participaram da criação da Rádio Clube Paranaense, A PRB-2, a primeira rádio do estado. O Deputado Nelson Justus é cunhado da Prefeita de Guaratuba, Evani Justus, que foi funcionária da Assembléia Legislativa no gabinete de Nelson Justus até maio de 2007. Evani é casada com Gil Fernando Justus, irmão de Nelson Justus e secretário municipal de Finanças no município de Guaratuba. (Para ver mais: OLIVEIRA, 2002)¹⁵⁰.

Com a representatividade e notoriedade que alcançou com a vida pública Nelson Justus já garante a continuidade através da atuação dos filhos no cenário político paranaense.

O advogado Nelson Cordeiro Justus, filho do presidente da Assembleia Legislativa, Nelson Justus (DEM), foi nomeado pelo governador Beto Richa (PSDB) para a diretoria de Relações Institucionais e Comunitárias da Companhia de Habitação do Paraná (COHAPAR). O novo diretor do órgão paranaense que cuida da política habitacional é investigado pelo Ministério Público Estadual (MP) por improbidade administrativa. Nelson Cordeiro Justus era, até abril do ano passado, o presidente da BLL, uma bolsa de licitações

¹⁴⁹ <http://www.nelsonjustus.com.br/index.php?Secao=Perfil>

¹⁵⁰ OLIVEIRA, Ricardo Costa. LAIBIDA, L. D. J. (Org.) ; MACHADO, V. H. (Org.) ; OLIVEIRA, E. D. (Org.). **Análise dos Parlamentares Paranaenses na Entrada do século XXI**. 1. ed. Curitiba: Associação dos Professores da Universidade Federal do Paraná, 2002. v. 1.

e leilões que atuava em até 20 prefeituras do Paraná e movimentou ao menos R\$ 40 milhões na organização de pregões eletrônicos para a compra de produtos entre 2008 e 2010¹⁵¹

Na sequência cronológica o próximo a ocupar a Secretaria de Transporte é **Wilson Justus Soares**, figura que já mostrava importante envolvimento nesta secretaria quando assumiu como Secretário em exercício no período de outubro de 2000 a janeiro de 2001 e também quando respondeu por tal secretaria de dia 16 a 27 do mês de agosto de 2001.

Wilson Justus Soares segue como membro do grupo Lerner e tem oportunidade de destaque na gestão do então prefeito Beto Richa, conforme publicado na Gazeta do Povo em novembro de 2007. Responsável pelo acompanhamento do processo de implantação do Eixo Metropolitano de Transporte como coordenador-geral da Unidade Técnico-Administrativa de Gerenciamento (UTAG), segundo a mesma fonte em setembro de 2009, atua na função de coordenador da linha verde, também publicado na Gazeta do Povo em maio de 2012.

Wilson Justus atua como superintendente de concessões, com iniciativa de terceirizar espaços culturais de Curitiba como a Ópera de Arame e a Pedreira Paulo Leminski no bairro Pilarzinho e o Parque Náutico do Iguaçu no bairro Boqueirão. Agora aprovado para o grupo da gestão Beto Richa, Wilson Justus Soares assume a Secretaria Municipal de Administração em 01/11/2012, após ser nomeado pelo governador Beto Richa para exercer, em comissão, o cargo de Gerente Administrativo Símbolo DAS-1 da agência reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infraestrutura do Paraná.

Ainda dentro da proposta de mostrar o panorama das gestões do governo Lerner e seguir uma cronologia, dar-se-á continuidade respeitando uma ordem na perspectiva hierárquica no que esta pesquisa se propôs em demonstrar da Secretaria de Transporte. Então considerando o descrito apresenta-se um breve historio dos Diretores Gerais do DER, bem como Diretores de Obras - DO, Diretores de Conservação – DC, Diretores de Operações – DOP e Diretores Administrativos – Financeiros – DAF.

A função de Diretor Geral, prevista no Art. 17º do Decreto de Criação do Departamento de Estradas e Rodagens do Paraná, de 18 de dezembro de 1946, regu-

¹⁵¹” .GAZETA DO POVO. Publicado em 06/01/2011 [Sando Mozer]

lamentado em 20 de novembro de 1952, em Lei nº 1052, com pequenas alterações para a função no Regulamento de 31 de janeiro de 1977 com o Decreto de nº 3.843, com o Decreto nº 5.449, de 27 de julho de 1989, e última alteração, com Decreto de numeração 2.458/2000, em 14 de agosto de 2000, alteração última realizada durante a gestão Lerner. Procuramos aqui destacar as principais funções, atribuições da função, dialogando com vários momentos históricos da instituição.

Dentre as atribuições da Direção Geral do DER, vale a pena destacar que demonstrem maior poder de decisão, de tomadas de decisão e interferência nos rumos das políticas públicas implementadas pelo departamento:

Elaborar, dirigir e fiscalizar os programas e orçamentos anuais de trabalhos do Departamento; Aprovar projetos e orçamentos de construção de estradas e obras de arte, que devem ser realizadas pelo D.E.R.; Dar parecer sobre os Planos Rodoviários, programas de trabalhos e orçamentos anuais propostos pelos municípios; Representar o D.E.R., ativa e passivamente em juízo, pessoalmente ou por delegado expressamente designado; Ordenar pagamento e autorizar suprimentos e adiantamentos regularmente processados; Movimentar, juntamente com o Tesoureiro, as contas do D.E.R., nos Bancos; Assinar contratos de serviços, obras e aquisições devidamente processados, ou delegar poderes para tal fim a funcionários ou servidores previamente designados; Aprovar balancetes mensais; Elaborar os relatórios da prestação de contas anuais do D.E.R.; Encaminhar, devidamente informados, para conhecimento e deliberação aos Conselhos Rodoviários e Administrativos e Delegação de Controle, todos os assuntos da competência respectiva de cada um; Entender-se ou corresponder-se diretamente com quaisquer autoridades entidades oficiais ou privadas sobre assuntos de interesse do D.E.R., ou delegar poderes a funcionários ou servidores previamente designados; Presidir o Conselho Administrativo e participar do Conselho Rodoviário; Admitir o pessoal extranumerário do Departamento e assinar as portarias atinentes ao movimento do mesmo; Exercer quaisquer atribuições de interesse dos serviços a cargo do D.E.R., ou que lhe forem cometidas pelo regimento.

É o Diretor Geral quem assina legalmente pela instituição. Vale lembrar que o DER-PR é constituído enquanto uma entidade autárquica dotada de personalidade jurídica de direito público, com autonomia administrativa, técnica e financeira, historicamente vinculado até 1969 à SVOP (Secretaria de Viação e Obras Públicas) e a partir de então à SETR (Secretaria de Transportes do Paraná). As decisões mais importantes do Diretor Geral estão submetidas aos Conselhos Rodoviário e Administrativos e Delegação de Controle, muito embora, o Diretor Geral seja integrante fundamental destes Órgãos, tendo inclusive prerrogativa de convite e indicação de outros membros, além de influências políticas para completar a composição.

Durante as gestões do governo Lerner, duas pessoas ocuparam a cadeira de Diretor Geral: Luiz Alberto Küster, ocupando a pasta no início da gestão Lerner até 05/06/1997; e Paulinho Dalmaz, em substituição ao primeiro mantém-se no cargo até o final da segunda gestão, em 2002. Hierarquicamente, o ocupante da pasta está submetido ao Conselho de Administração e mantém sob sua autoridade todos os departamentos de assessoria (planejamento, jurídica, militar, auditoria, de engenharia ambiental, etc.), de execução (Diretorias Técnicas, Diretorias de Operações, Diretorias Administrativas e Diretorias financeiras) além das superintendências regionais, mantendo relações estreitas com os conselhos regionais e escritórios regionais.

Luiz Alberto Küster é engenheiro Civil, formado pela Universidade Federal do Paraná em 1978, com mestrado pela Universidade do Colorado (Estados Unidos) em 1983. Enquanto Diretor Geral do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná – DER, é um dos responsáveis pelo programa de privatização de rodovias no chamado Anel de Integração. Inclusive, nas ações judiciais às quais são partes envolvidas o ex-Governador Jaime Lerner, e os Secretários de transporte à época das assinaturas dos contratos de concessão.

Atualmente é diretor-presidente da concessionária Aeroportos Brasil Viracopos, possui experiência de mais de 30 anos no setor elétrico brasileiro, tendo iniciado sua atividade profissional nas Centrais Elétricas do Sul do Brasil S.A. – Eletrosul.

Desde 1998, atua em Conselhos de Administração de concessionárias de serviço público constituídas como sociedade de propósito específico, tendo participado dos projetos de implantação das usinas de Machadinho (RS), Dona Francisca (RS), Campos Novos (SC) e Itiquira (MT).

Exerceu também a função de Diretor de Construção da Inepar – Indústria e Construção S.A., sendo responsável pela coordenação do processo de fabricação, montagem e comissionamento de equipamentos das usinas de Tucuruí, Porto Primavera, Guaporé e Mascarenhas de Moraes.

Coordenou, no continente africano, a implantação de diversos projetos de sistemas de Saneamento Básico e Distribuição de Água, programas estes financiados pelo Banco Mundial. Exerceu ainda a função de diretor regional de vendas da empresa General Electric para a América Latina¹⁵².

¹⁵² Reportagem maio 2013 - Tv Sol comunidade - canal 08 NET.

Claramente um dos elos empresariais dentro da estrutura administrativa pública. Ele não é funcionário de carreira do Departamento de Estradas e Rodagens ou da Secretaria de Transportes do Estado, ou ainda de qualquer ou pasta da estrutura pública. Luiz Alberto Küster também não construiu carreira política, nem eletiva nem administrativa. É um braço das estruturas privadas na administração pública em defesa dos interesses particulares, dos negócios entre as empresas privadas e não atuação do Estado enquanto responsável pela política pública.

Em uma obra publicada em 1997, pelo DER-PR, coordenada pela historiadora Cinthia Roncaglio, intitulada *Das Estradas às Rodovias: meio século de Rodoviarismo do Paraná*, há um “prefácio” do então Diretor Geral, expressando de forma bastante contundente a posição deste e possível do departamento enquanto representantes oficiais do poder executivo. Destacamos alguns trechos:

Transcorridos mais de cinquenta anos da Implantação do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes pelo então Ministro da Viação e Obras Públicas, Mauricio Joppert, criando o fundo Rodoviário Nacional, poderoso instrumento que possibilitou o desbravar das fronteiras interiores do nosso país, como a construção e pavimentação de mais de 100.000 quilômetros de estradas, deparamo-nos com a necessidade de encontrar fórmulas de parcerias com a iniciativa privada. A perda progressiva da capacidade de investimento do Estado brasileiro em infraestrutura tem severas e preocupantes implicações: compromete a qualidade dos serviços públicos e causa desequilíbrio, elevando o chamado “custo Brasil”.

De alguma forma revela sua particular análise e proposição sobre o Estado, suas funções e obrigações, em favor claro de um estado mínimo, de privatizações e concessões, um estado nos moldes neoliberal, ao menos enquanto concepção teórica.

Em praticamente todos os países do mundo, a noção de Estado, e em particular suas dimensões e relações com a sociedade, tem sido objeto de análises e polêmicas. Resulta uma farta literatura em que políticos, sociólogos, juristas e economistas se insurgem contra o Estado megalômano, onipresente e hipertrofiado. Desenvolve-se cada vez mais a tese de que necessitamos de menos Estado e mais Justiça. O Estado moderno é o Estado modesto, mínimo, que desempenha com eficiência e economicidade as suas funções básicas.

Alinhando suas posições às propostas da gestão executiva estadual, no que se refere à concepção de Estado, defende também a “parceria” com o governo federal, gestão também alinhada aos princípios do estado mínimo – governo Fernando Henrique Cardoso.

Afirma KÜSTER:

Os bons e renovadores ventos desta verdadeira reengenharia do Estado também sopram sobre o Paraná, e particularmente sobre o nosso DER. A tese apresentada pelo Governador Jaime Lerner ao Senhor Excelentíssimo Presidente da República, quanto à transferência de trechos rodoviários aos Estados prosperou, dando sequência ao processo que trará dinamismo, técnicas gerenciais modernas, e principalmente o empenho de empresários privados em promover com eficiência e qualidade o *project finance* de nosso Anel de Integração. É o fim do Estado “fazedor” e o advento do Estado “gestor”.

No discurso, na tentativa de fazer uma homenagem aos 50 Anos da história do DER-PR (1946-1996), se refere a todos que contribuíram: engenheiros, operadores, feitores, topógrafos, laboratoristas – os rodoviaristas. “Homens simples, verdadeiros desbravadores que implantaram as estradas do Norte, Sul, Sudeste e Oeste do Estado. [...] Avessos à gravata e aos papéis, porque forjados no desbravar do sertão paranaense, a força da palavra dada ainda é o seu compromisso de honra”. E finaliza na tentativa de estabelecer laços, entre uma história (e seus membros) que construíram a infraestrutura rodoviária no estado (em comemoração) e a nova proposta de estado não mais fazedor: “Com certeza, sua experiência, sabedoria e força de vida em muito contribuirão para o nascimento do engenheiro gestor do DER do centenário, do futuro, porque, por certo, ainda muito trabalho está por vir”.

Paulinho Dalmaz é Engenheiro Civil e matemático. Tem 58 anos. É funcionário de carreira do Departamento Estadual de Estradas e de Rodagem (DER) desde 1977. No DER já ocupou cargos de engenheiro de obras, diretor de obras e diretor geral. Foi presidente da Associação Brasileira dos Departamentos de Estradas de Rodagem. Na prefeitura de Curitiba ocupou os cargos de superintendente da Secretaria do Meio Ambiente e secretário de Assuntos Metropolitanos.

Paulinho Dalmaz foi diretor durante a gestão de Lerner e participou da implantação do pedágio e dos aditivos contratuais que foram realizados em 2000 e 2002. A expectativa é que ele explique tecnicamente os motivos que levaram o governo do Estado a implementar a Taxa Interna de Retorno (TIR) de cerca de 20% para as concessionárias e como eram feitos os trabalhos de fiscalização das obras e dos trabalhos que teriam que ser realizados pelas concessionárias de rodovia¹⁵³.

Atualmente Paulinho Dalmaz é Diretor Técnico e compõe a diretoria da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. Conforme página da

¹⁵³ O Diário do Norte do Paraná 07/10/2013, p. 03.

SEIL/APPA¹⁵⁴. Em notícia publicada em blog de política da capital, a indicação é claramente atribuída às relações estreitas como o Deputado Estadual e homem poderoso do governo Beto Richa na Assembléia Legislativa. Numa sexta-feira, 07 de janeiro de 2011, acuado o governador Beto Richa (PSDB) aceitou nomear o “parente” de Rossoni na diretoria técnica do Porto.

O deputado Valdir Rossoni, que vem mostrando apetite pantagruélico por cargos no governo, conseguiu emplacar o engenheiro civil Paulinho Dalmaz no Porto de Paranaguá. Depois de bater à porta de José Pepe Filho, na Secretaria de Infraestrutura e Logística, que lhe negou a diretoria-geral do Departamento de Estrada e Rodagem (DER), Rossoni apavorou no porto¹⁵⁵.

Em outubro de 2013 conforme portal da transparência da ALEP¹⁵⁶, “o ex-diretor do DER durante o governo de Jaime Lerner, Paulinho Dalmaz, também foi ouvido na CPI. Embora ressaltando que hoje não vem mais acompanhando a situação dos pedágios, disse que o vencimento dos contratos seria uma alternativa para se pensar em um novo modelo de concessão. “O momento hoje é outro. Naquela época a situação das rodovias era caótica. O Brasil e o Paraná viviam um momento totalmente diferente. Talvez hoje, o melhor fosse o vencimento dos contratos para uma nova licitação. O ônus do cancelamento dos contratos seria muito maior do que mantê-los”, ponderou.

Dalmaz explicou ainda que nos aditivos de 2000 e 2002 algumas obras previstas foram retiradas do cronograma, até por conta de uma posição unilateral tomada por parte do governo da época, que reduziu a tarifa em 50%. “Seis meses após a assinatura do contrato, começaram as cobranças dos pedágios. A posição do governo então era de que a tarifa precisava baixar. Tentamos, negociamos. Mas isso não avançou. Baixamos unilateralmente. A questão foi para a Justiça. E uma tutela antecipada garantiu que as empresas ficassem desobrigadas, portanto, de realizar certas obras e investimentos. Em seguida, entraram os aditivos, que foram embasados tecnicamente e juridicamente. No período foram retiradas algumas obras e outras foram postergadas”, explicou.

Dalmaz respondeu essencialmente aos questionamentos dos parlamentares sobre os aditivos contratuais firmados durante a sua administração e que teriam de-

¹⁵⁴ Disponível em < <http://www.portosdoparana.pr.gov.br/modules/conteudo>> Acesso: em 08/09/2013.

¹⁵⁵ Disponível em < http://www.alep.pr.gov.br/sala_de_imprensa/noticias> Acesso em 10/09/2013.

¹⁵⁶ Disponível em < <http://www.cpipedagogioparana.com.br/noticias>> Acesso em 14/12/2013.

sobrigado as concessionárias de diversos investimentos nas rodovias do estado. Segundo o ex-diretor, os aditivos, assinados em 2000 e 2002, foram tecnicamente e juridicamente “bem embasados” e tiveram anuência do Judiciário e da União. “Todas as normas foram seguidas à risca”, afirmou Dalmaz no depoimento.

Completando o quadro de diretorias do DER durante o Governo Lerner, encontramos a Diretoria de Obras responsável pelo planejamento e execução de obras, seja na construção de novas obras ou mesmo obras de manutenção. Começa a frente da pasta o Engenheiro Civil **Renon José Michelin**¹⁵⁷, no período de 02 de janeiro de 1995 a 05 de junho de 1997. Na sequência, assume a função o também Engenheiro Civil **Adhemar Zaparolli**, como Diretor de Obras do DER no período que se estende entre 05 de junho de 1997 a 30 de dezembro de 2002.

A Diretoria de conservação tem como responsável os engenheiros civis, **Benedito Islan Carvalho de Mello**, no período de 02 de janeiro de 1995 a 10 de junho de 1996, e **Wilson Domingos Celli**

Wilson Domingos Celli, formado em Engenharia Civil pela Universidade Federal do Paraná, tem carreira profissional associada à Empresa DALCOM Engenharia¹⁵⁸, empresa do ramo de consultoria e construção rodoviária, ocupando vários cargos, entre eles o de Supervisor Técnico e Gerente Administrativo. Celli ocupou o cargo de Diretor de Conservação no DER, no período de 10 de junho de 1996 a 14 de agosto de 2000, quando a pasta desta diretoria é extinguida.

Outro quadro importante na composição da estrutura administrativa do Departamento de Estradas e Rodagens trata-se da Direção Administrativo Financeira, ocupadas durante as gestões consecutivas do Governo Lerner por três personagens principais: **Manoel Jorge Lacerda Junior**, **José Alfredo Gomes Stratmann** e **José Richa Filho**. Dentre as funções principais da Diretoria Administrativo Financeira destacamos que a ela compete:

¹⁵⁷ Renon José Michelin, funcionário de Carreira do DER, ocupou também os cargos de Diretor de Apoio aos Municípios no Governo Álvaro Dias; e Diretor de Conservação durante o primeiro mandato do Governo Requião

¹⁵⁸ A Dalcon Engenharia Ltda, foi fundada em 1967 e vem atuando, de forma contínua nos últimos 40 anos na prestação de serviços de engenharia consultiva, nas áreas de Transportes Metroviários, Rodoviários, Urbanos, Ferroviários e Aeroportuários, bem como Saneamento Básico e Meio Ambiente, prestando os serviços de Planejamento, Estudos, Projetos, Gerenciamento e Supervisão de Obras, para renomados órgãos e entidades do poder público e privado destacando-se o IPPUC (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba), COMEC (Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba), DER/PR, DER/SC, DER/SP, DNIT, PREFEITURAS MUNICIPAIS, ARTESP (Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transportes do Estado de São Paulo), CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS e INFRAERO, entre outros. Disponível em <http://www.dalcon.com.br>. Acesso em 20/02/2014.

- * A prestação de serviços necessários ao funcionamento de Departamento relativos à administração de recursos humanos, materiais, patrimônio, comunicações, transportes, contabilidade, finanças e demais serviços administrativos;
- * A manutenção de sistema integrado de informações de natureza contábil e financeira; a manutenção da integração funcional com o sistema de administração e financeiro do Estado, através dos respectivos Grupos Setoriais da Secretaria de Estado dos Transportes;
- * A coordenação e a programação da receita e desembolso a curto e médio prazo; a orientação às Superintendências Regionais e demais Unidades do Departamento, nos assuntos relativos às questões administrativo-financeiras;
- * A instauração e a homologação dos processos de licitação realizados na área administrativo-financeira, observada sua esfera de competência;
- * A aprovação dos projetos e das respectivas alterações para a instalação física de unidades do Departamento;
- * A proposição e a promoção, de acordo com as normas vigentes, de alienação de bens móveis e materiais permanentes;
- * Controle, guarda e manutenção de veículos e equipamentos do Departamento;
- * A execução da política de recursos humanos, a instauração de processos de sindicância administrativa, observada a sua esfera de competência;
- * A autorização para realizar despesas com compras, serviços e obras, observadas a sua esfera de competência;
- * A administração e o gerenciamento da documentação técnica e administrativa do Departamento; a manutenção atualizada dos sistemas gerenciais, interagindo com as demais unidades do Departamento;
- * A coordenação, o gerenciamento e o controle dos recursos de informática, no âmbito do Departamento, o apoio administrativo às Comissões de Licitações;

O pontapé inicial da Gestão Lerner para a pasta é dado por **Manoel Jorge Lacerda Junior**. Engenheiro civil de formação, foi Diretor Administrativo Financeiro do DER no período de 08 de janeiro de 1995 a 05 de junho de 1997. Em 05/05/2010, quando o até então vice-governador Orlando Pessuti assume o governo como chefe do executivo, Manoel Jorge Lacerda Junior, é nomeado para o cargo de Diretor Geral, Secretaria de Estado dos Transportes-SETR, através do Decreto de número 6901 de mesma data.

Atualmente compõe o quadro de confiança do Governo Richa, ocupa a Coordenação de Gestão de Planos e Programas de Infraestrutura e Logística – CGPP- sob responsabilidade do irmão do Governador José Richa Filho. Importante lembrar que a Secretaria de transportes extinta no início do Governo Richa, sendo suas funções incorporadas pela SEIL (Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística). Na SEIL, as principais funções¹⁵⁹ de sob a coordenação de Manoel Jorge Lacerda Juni-

¹⁵⁹ www.infraestrutura.pr.gov.br. Acesso em Outubro de 2012.

or, podemos destacar:

- * Regularizar e implantar ações para a gestão de planos, programas e projetos de infraestrutura e logística no que se refere aos modais de transporte: rodoviário, ferroviário, aeroviário, aquaviário e dutoviário;
- * Aplicação da regulamentação para a gestão de planos, programas e projetos de infraestrutura e logística, e propor novos procedimentos sempre que necessário;
- * Gerenciar dados e informações estratégicas para embasar decisões de planejamento governamental, com base na legislação vigente, gerenciar subsídios para a elaboração de proposição orçamentária e do Plano Plurianual referente à área de infraestrutura e logística;
- * Gerenciar programas e projetos do Plano Estadual de Infraestrutura e Logística; regulamentar e monitorar o Sistema Estadual de Viação com base no Sistema Federal de Viação;
- * Articular a integração dos planos, programas e projetos de infraestrutura e logística nas entidades vinculadas, desenvolver estudos e pesquisas na área de infraestrutura e logística;
- * Desenvolver ações para articulação de acordos de cooperação técnica e intercâmbio de experiências e informações na área de infraestrutura e logística;

Assim, Manoel Jorge Lacerda Junior como parte integrante da equipe responsável pela administração daquelas funções ocupadas pela SETR até a dissolução da pasta é responsável pelas políticas de transportes do Estado do Paraná. Estão sob sua coordenação, funções importantes como: a gestão de concessões e pedágios rodoviários.

Ainda na pasta de Direção Administrativo Financeira, encontramos **José Alfredo Gomes Stratmann**. Formado em Geologia pela UFRGS. Compõe o quadro diretivo do Departamento de Estradas e Rodagens em pelo menos três oportunidades. Na gestão do Governador Álvaro Dias, ocupou o posto de Diretor Administrativo Financeiro entre 16 de março de 1987 a 16 de maio de 1990; no Governo Lerner, volta à pasta no auge da implantação do programa de concessão das rodovias, no período de 05 de junho de 1997 a 01 de agosto de 2000; durante o intervalo volta a ocupar suas funções de carreira no Departamento (profissional de Geologia, responsável pela equipe de execução de estudos e projetos), retornando ao posto no governo atual. Através do Decreto de número 5994 de 24 de setembro de 20012, passa a fazer parte da equipe diretiva como Administrador Financeiro.

Finaliza a gestão lernista, como Diretor Administrativo Financeiro, um representante legítimo da estrutura familiar na política paraense, **José Richa Filho**. Engenheiro Civil. Nasceu em 10 de setembro de 1964. Filho do grande político de atuação estadual e nacional José Richa (1934-2003), é formado em Engenharia Civil pe-

la Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUC-PR), em 1987. Pós-graduado em Gestão Pública pela Sociedade Paranaense de Ensino e Informática (SPEI- PR), em 2006. Foi auxiliar técnico na Companhia Auxiliar de Viação e Obras (1984-1988); engenheiro civil na empresa Momento Engenharia (1990-1995); superintendente comercial na Via Engenharia (1995-1996); engenheiro júnior na Fundação Atech (1998-jul/2000). Diretor Administrativo Financeiro do DER no período de 01 de agosto de 2000 a 30 de dezembro de 2002. Atuou no governo de seu irmão Beto Richa como Secretário Municipal de Administração, da Prefeitura Municipal de Curitiba e atualmente é Secretário de Infraestrutura e Logística do Estado no governo¹⁶⁰.

Outro importante elo de articulação política trata-se do cargo da Direção de Apoio aos Municípios, em contato direto com as regionais do departamento, as demandas de cada localidade, às emergências sazonais, é ocupado pelo experiente funcionário de carreira **Gilberto Pereira Loyola**, que inicia o governo na pasta, ficando nesta até sua extinção em agosto de 2000. Engenheiro Civil de formação, ocupa a cadeira de Diretor de Operações do DER no período de 14 de agosto de 2000 a 30 de dezembro de 2002. Atualmente é Diretor de Operações nomeado sob decreto nº 7043 de 21/01/2013, a partir de 07/01/2013, DOE 8881 de 20/01/2013, ficando exonerado de Superintendente Regional – SEIL, conforme publicado na página da Secretaria de Infraestrutura e Logística - Departamento de Estradas e Rodagem¹⁶¹.

Em entrevista concedida à Celia M^a R.T. Carneiro, e Nelma Helena Guimarães nas dependências do próprio DER¹⁶², em 28/05/2009, na ocasião já com cinquenta e cinco anos de idade (nascido em 20/07/1954) e com 35 de experiência profissional dedicados quase que exclusivamente à instituição que hora o abriga (iniciou seus trabalhos como Engenheiro Civil em 01/08/1974), Gilberto diz: “Eu tenho cinquenta e quatro anos, sou formado em Engenharia Civil pela Universidade Federal do Paraná, iniciei meus serviços neste Departamento em primeiro de agosto de 1974 como auxiliar 15C. Na época estudava Administração de Empresas, depois fiz vestibular e cursei Engenharia Civil.” No correr da entrevista ele deixa claro que a escolha pela área da Engenharia está diretamente ligada ao desejo de exercer a função no Departamento de Estradas e Rodagens do Paraná, à época já vinculado à

¹⁶⁰ Disponível em <http://seminario3.providencia.cl/cv_jose_richa.pdf>. Acesso em 02/10/2013

¹⁶¹ Disponível em <<http://www.der.pr.gov.br/modules>>. Acesso em 19/09/2013.

¹⁶² CARNEIRO, Celia M^a B. T. **Edifício Oswaldo Pacheco de Lacerda**: o prédio na história do DER-PR, Curitiba: DER-PR, 2009, p. 183.

Secretaria de Estado de Transportes.

Entrei primeiramente na Secretaria de Transportes, o secretário era Osiris Stenghel Guimarães. Trabalhei em diversos setores aqui, então tenho um amplo conhecimento do DER, como engenheiro. Fui para o interior do Estado, onde tive participação em muitos programas especiais de Governo dentre eles programas de nível emergencial, do Estado, e de desenvolvimento, que é o auxílio ao pessoal do campo, principalmente auxílio às Prefeituras, dando base para que o homem do campo do Paraná tivesse as mínimas condições de ir e vir, diminuindo bastante o índice de mortalidade [...], prestando auxílio na educação e saúde; eram programas integrados (2009, p. 183).

Loyola destaca que os serviços de conservação das rodovias é um serviço eterno e de certa forma “íngrato”, ele é percebido quando não realizado, quando não executado é uma catástrofe para o Estado, mas quando bem feito pouca gente dá o devido valor. Ainda confirma que antes da estrutura atual, quando foi criado, o DER fazia parte da estrutura organizacional da Secretaria de Viação e Obras Públicas, juntamente como o Departamento de Águas e Esgoto, Departamento de Farmácia, Depósito de materiais, etc., e ainda nos fundos do prédio estava instalado o Arquivo Público. Já mais voltado à área rodoviária, o papel era melhor desempenhado pelo Departamento de Obras Viárias, que abrigava oficina, garagem, lavagem e lubrificação de veículos, funilaria, pinturas e até os emblemas do DER eram pintados no prédio antigo. Diz Loyola: “pessoas da minha família chegaram a fazer esse tipo de serviço aqui”.

Contando a história do DER, que em partes se mistura e se confunde com a sua própria história, Gilberto Pereira de Loyola lembra que muito frequentou o pátio do antigo prédio do DER, que possuía residências instaladas, além de oficinas, “esguichão” (lavador de carros), posto de abastecimento, estrutura de manutenção, etc., revela importantes laços familiares, dados biográficos do pai e avô:

Eu frequentei bastante esse pátio porque meu avô Antônio de Loyola e Silva, na época trabalhava na Secretaria de Viação e Obras Públicas, e era como um encarregado geral de todo o setor. Eu tinha apenas quatro anos, mas consigo lembrar ainda de algumas coisas, do pátio, das máquinas, da casa. [...] Meu Avô morava numa casa que era de residente, a única para essa finalidade na época. O endereço era Av. Iguaçu, 456. Hoje, número 420. [...] A minha família nasceu praticamente nessa casa [...]. De todos os filhos, efetivamente dois trabalharam no DER, meu tio João Ribeiro Loyola e meu pai Antonio Ribeiro Loyola começaram a trabalhar desde novos na oficina e desenvolveram várias atividades (2009, p. 186).

Saudosista ele conta detalhes da moradia, do pátio, dos muros, portões, inclusive das brincadeiras (de murchar os pneus das máquinas), das festas do departamento, em ocasiões especiais com distribuição de presentes (natal), revelando o estilo de vida levado pela família, inclusive se refere ao brinquedo favorito, um caminhãozinho de madeira feito nas oficinas do DER. Sua entrevista ainda revela mais sobre importância da estrutura familiar:

Presenciei a grande prova de inauguração da Rodovia do Café, eu lembro disso. Era criança, em 1964 eu tinha dez anos. Meu pai como Chefe de Oficina, era o Presidente da Comissão de vistoria dos veículos para verificar se todos tinham freio, se estava tudo certo, se tinham pneus bons por causa da segurança. [...] Na área industrial existia um senhor chamado Guilherme Janz, que era companheiro do meu avô e o nome dele foi lembrado na homenagem realizada na inauguração das novas oficinas do DER construídas no bairro do Tarumã. Um dos três barracões que existem lá leva o nome do meu avô, Antônio de Loyola e Silva, o outro de Guilherme Janz e o terceiro do funcionário que o substituiu, José Dorigo. Este último, por coincidência, (não tão coincidência assim) é o Avô da minha esposa (2009, p. 185).

Ainda sobre a estruturação do DER-PR, destaca a importância da centralização de um departamento grande como este possuir uma sede, ter administração centralizada, de como as decisões, os processos decisórios tem influência direta inclusive pela organização do espaço organizacional:

Nós conseguimos concentrar aqui também a Secretaria dos Transportes, por que não se admite a Secretaria estar num outro prédio se as atividades são paralelas. O DER sendo uma Autarquia, vinculado à Secretaria dos Transportes, depende dos recursos do Tesouro do Estado e participa do orçamento geral do Estado. E devido a toda essa organização se encontrar agrupada num só local, nós do DER e Secretaria sempre conseguimos dar um retorno rápido e eficiente a todos os programas de governo planejados pelo Estado do Paraná e pela União, desde os mais simples até os mais arrojados, e principalmente, aos programas emergências. [...] Aqui estão concentrados os técnicos de maior experiência do Estado na área rodoviária. Todos os programas de estudos incluindo os que posteriormente serão executados no interior, são analisados e estudados nesse prédio. Aqui concentram-se todas as atribuições [...] incluindo as de legislação rodoviária e todas as informações são checadas. Eu não consigo imaginar o DER, com toda a sua amplitude e seu tamanho, não tendo uma sede própria onde as decisões são tomadas e que na mesma hora discute-se como o Secretário de transportes, com deputados, prefeitos, empresários, para chegar a soluções sobre planos de governo, orçamentos. [...] O centro de execução por controle tem que ser aqui e ele é aqui. Realmente é difícil, eu como um engenheiro técnico com 35 anos nesta casa, imaginar o DER partido. Creio que perderíamos toda a mobilidade, toda rapidez que nós temos de resposta a qualquer plano de governo, programa ou estudo. Tudo isso está pautado nessa unidade que a gente criou.

E continua, finalizando a entrevista: “São quatro gerações dentro deste Departamento, desde meu avô até seus descendentes, filhos, netos e bisnetos, e o que a gente aprende é que somos uma família, uma grande família. Quem entra aqui dificilmente sai e quando sai tenta voltar. Criei meus filhos assim como fui criado aqui também, aprendi a respeitar, amar e admirar estão órgão [...]”.

Importante destacar dois aspectos fundamentais que podem ser constatados a partir da entrevista com Gilberto Pereira Loyola: uma trata-se do aspecto institucional, a criação crescimento e desenvolvimento do DER-PR ao longo do tempo, da história política e econômica do Estado do Paraná, o processo de estruturação institucional enquanto responsável por planejar (ou não), em atender às necessidades impostas pelo processo de construção, crescimento do Estado; outro se trata da história familiar que permeia a história institucional. São pelo menos quatro gerações (nas palavras do próprio Loyola) que conseguem se estabelecer dentro num determinado nicho, espaço, produzir e reproduzir um determinado conjunto de ações, comportamentos, expectativas, discursos, numa perspectiva bourdiesiana de campo e habitus.

Gilberto Loyola está inserido no DER-PR pela história familiar. Sua formação, e mesmo mudança de curso, (Administração/Engenharia) é forjada pela ação do lugar e elementos que o rodeiam, as informações, os acessos são possíveis devido à posição estratégica que o ator social ocupa. Contratado desde os seus 20 anos de idade no Departamento, depois como engenheiro civil, Loyola se credencia para ocupar cargos importantes na estrutura administrativa. Merecem destaque o cargo de Diretor de Apoio Rodoviário ao Municípios (DARM), cargo ocupado no período de 02/05/1995 até 14/08/2000, período em que essa Diretoria é extinta. Loyola não fica sem um cargo importante durante o Governo Lerner, é alocado na Diretoria de Operações (DOP), sendo o primeiro Diretor nessa pasta, permanecendo desde sua criação até o final do mandato em 30/12/2002.

Note-se, Gilberto Pereira Loyola é o atual Diretor de Operações do Departamento de Estradas e Rodagens do Estado do Paraná. Através do Decreto nº 7043 de 21/01/2013, e publicado em DOE de número 8881 de 21/01/2013, ele volta a assumir no Governo Beto Richa a mesma função que desempenhou durante boa parte do Governo Lerner. Nesse interim, entre 2002 e 2013, desempenhou a função de Engenheiro Civil do DER, funcionário de carreira que durante os oito anos de Governo Requião; a partir de 2010, com o retorno ao executivo estadual de grande par-

cela daqueles que fizeram parte do governo Lerner, agora pela administração de Be-
to Richa, Loyola ocupou a função de Superintendente Regional da SEIL, pasta diri-
gida pelo irmão do Governador, José Richa Filho. Na SEIL, recebia um benefício
adicional ao seu salário de carreira do DER (DAS-4), na atual estrutura do DER, co-
mo Diretor de Operações seu benefício adicional é um (DAS-2).

3.2 ORIGEM SOCIOLÓGICA DA TECNOCRACIA RESPONSÁVEL PELA INFRA- ESTRUTURA DE TRANSPORTES NO PARANÁ DO GOVERNO LERNER

O grupo político que ascende e permanece no poder municipal de Curitiba, e
em determinados momentos ascende ao Executivo estadual a partir da década de
setenta, se constituiu sob uma combinação vitoriosa entre elites locais e grupos téc-
nicos de planejamento que nasceram da atuação do IPPUC, com destaque especial
ao ex-prefeito e ex-governador Jaime Lerner.

No início da trajetória de Lerner, destacaram-se de um lado, o neyismo e o
desenvolvimentismo, no contexto da “democracia populista”, e, doutro lado,
a emergência do autoritarismo e a correlata valorização da tecnocracia. Na
esfera municipal, Lerner traduziu a ideologia desenvolvimentista na variante
do industrialismo urbanista, estimulando por sua ascensão à presidência do
IPPUC (DORIA, p. 140).

O período ditatorial foi marcado pelas ideias de modernização e planejam-
to central, em que os técnicos detinham a competência para as realizações. Essas
ideias já haviam sido incorporadas pelos governos anteriores, mas a distinção ditato-
rial concentrou-se em colocar nos postos, tradicionalmente políticos, homens técni-
cos. O argumento que enfatiza o papel de analista e planejadores na administração
pública fundamentou a ascensão da tecnocracia.

Durante o período do autoritarismo e do bipartidarismo (1964-1979, Jaime
Lerner, enquanto tecnoburocratas e investido no cargo de Prefeito de Curitiba
por duas vezes (1971-1974 e 1979-1983), desempenhou o papel de au-
toridade, sem haver testado a sua influência como líder político, mediante
disputas eleitorais. O desempenho da citada função se caracterizou pelo
exercício de um poder político condicionado e limitado, posto que depen-
dente do Governador do Estado (DÓRIA, p. 140).

No Paraná, os governos de Ney Braga (1960-1964 e 1979-1982) desde

1960 promoviam a divulgação das ideias de modernização planejada. Seus discursos estruturavam-se em ideias de industrialização e racionalização da gestão pública conforme estudo realizado pelo Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES) em análise das mensagens dos governos Braga: “uma vez iniciada a industrialização... torna-se necessário racionalizar a máquina administrativa e dotá-la de eficientes mecanismos” (IPARDES, 1989, p. 62). Além disso, na década de 1960 os governos do Paraná defendiam a criação de empresas de economia mista, tendo por modelo o governo como promotor do desenvolvimento econômico sem estatização da economia (IPARDES, 1989), bem como destinava recursos à ampliação e instalação de infraestrutura básica para tal desenvolvimento – rodovias e energia elétrica.

No início da primeira gestão de Ney Braga (1960-1964), a Secretaria de Viação e Obras¹⁶³ perpetua a tendência de receber a maior porcentagem do orçamento estadual. Dentro dela o Departamento de Estradas e Rodagens e o Departamento de Edificações, água e esgotos recebem 90% do orçamento desta secretaria. O Diretor do primeiro (DER), na época foi Saul Raiz, engenheiro civil, quadro do grupo Ney Braga, mais tarde assume a prefeitura de Curitiba e constitui-se num dos executores do Plano Diretor de Curitiba na década de 1970. Ivo Arzua, também engenheiro civil, por sua vez, foi diretor do segundo departamento no início dos anos 1960, foi eleito prefeito de Curitiba em seguida em 1962.

Falecido recentemente, em Setembro de 2012, Ivo Arzua é, de certa forma um dos exemplos do grupo aqui representado, da ideologia presente. O Jornal Gazeta do Povo¹⁶⁴ assim se refere:

A gestão Ivo Arzua teve tamanho impacto que, anos depois, reconhecida, passou a ser apontada como legítima criadora das inovações que marcaram os anos Lerner, na década de 1970. Sim, o primeiro calçamento saiu na gestão Arzua: duas quadras da Travessa Oliveira Bello. Mas é de consenso que o grande feito do engenheiro apadrinhado por Ney Braga foi ter sido uma espécie de papa João XXIII da prefeitura. Sem que se esperasse uma revolução, soube conviver com as pessoas certas, como Wilhelm, autor do plano diretor de 1965. “O primeiro plano diretor do Arzua era uma insanidade. Previa um viaduto, um minhocão cruzando a Tiradentes, próprio da cultura engenheirística da qual saíra. Mas ele teve o mérito de deixar o caipirismo e procurar um projeto menos pobre para a cidade. Acho que ele

¹⁶³ Ao longo do tempo as secretarias de educação e da fazenda passam a ocupar os primeiros lugares na distribuição das dotações orçamentárias, mas a secretaria de viação e obras públicas ainda recebe mais do que muitas outras, ver IPARDES, 1989, p. 64-65.

¹⁶⁴ Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1295956>. Acessado em 10/02/2014.

aprendeu a ser prefeito na marra”, arrisca o historiador e arquiteto Irã Dudeque.

De acordo com NAZARENO (2005)¹⁶⁵, é possível identificar um fio condutor que identifica um determinado grupo e ideologia à frente da política no período da década de 70:

A ideologia de planejamento sistematizado e a produção de inúmeros planos e programas especiais e de desenvolvimento tem o auge na década de 1970. Havia a necessidade/imposição de concatenar as práticas de governo nos diversos níveis, atrelando a liberação de recursos ao vínculo com os programas nacionais. Num mesmo sentido a centralização financeiro-administrativa nacional e o aparente sucesso do milagre econômico produzem a redefinição do administrador público, apresentando a competência técnica como o mais alto valor para legitimar a vontade do governo. Nesse sentido os governos no Paraná se adequaram às diretrizes do Regime Militar, havia uma defesa do regime instalado em 1994 pelos governadores (2005, p. 62).

É possível identificar vários tecnocratas (que se tornaram políticos) paraenses ocuparam altos postos do Regime: Ney Braga foi ministro de Castelo Branco e Geisel; o próprio Ivo Arzua foi ministro de Costa e Silva; e Maurício Schulman foi presidente do Banco Nacional de Habitação (BNH) no governo Geisel e presidente da Eletrobrás no governo Figueiredo. Karlos Rischbieter foi presidente do Banco do Brasil no governo Geisel e Ministro da Fazenda com Figueiredo até 1980, participou do Banco Mundial e do Banco Interamericano de Desenvolvimento.

De acordo com KUNHAVALIK (2004), os governos Ney Braga iniciaram e finalizaram a consolidação de um modelo tecnocrático desenvolvimentista no Paraná. Os primeiros passos do governo foi marcado pelo diálogo entre partidos formando uma coalizão, ao passar o tempo, tornou-se um homem do Regime Militar e sua gestão identifica-se com fortes traços tecnocráticos. Vinculado às famílias tradicionais da elite paranaense, não se restringiu ao seu apoio e conseguiu sustento de outros setores, como os militares e a Igreja Católica, numa união de burguesia industrial, comercial e financeira. Seu governo contemplou tanto indicações partidárias como acomodou tecnocratas, assim como impulsionou candidatura de inúmeros nomes políticos fortes até recentemente na dinâmica política paranaense.

¹⁶⁵ NAZARENO, Louise Roncon. **Redes Sociais e coalizão de governo em Curitiba 1985-2004**. Dissertação (Mestrado Ciência Política) - USP, São Paulo. 2005, p. 62.

Reinhold Stephanes fez parte do núcleo técnico do governo, e começa a disputar eleições em 1978 para deputado federal, permanecendo na Câmara até 1998. Fabiano Braga Cortes, seu primo e parte da equipe de governo, inicia sua carreira eleitoral já em 1967 e termina em 1986 numa candidatura perdedora ao senado. Norton Macedo foi deputado federal de 1974 a 1986. O professor Francisco Borsari Neto eleito deputado estadual apenas em 1971. Afonso Camargo Neto foi vice-governador de Paulo Pimentel entre 1965-1969, elegeu-se deputado federal em 1978, senador em 1986 e em 1994 deputado federal, estando neste cargo até hoje. Além destes podemos citar a ligação de Braga com Saul Raiz e Jaime Lerner prefeitos da capital na década de 1970 e com os parlamentares João Simões, Donato Gulin e Erondy Silvério (NAZARENO, 2005, p. 63-64).

Uma geração de políticos foi criada no período da liderança de Braga, seja a favor ou contra suas diretrizes. Ele foi responsável pela criação do partido do governo na volta do pluripartidarismo. A força concentrada em sua pessoa, no entanto não ultrapassou o processo da redemocratização, mas sua influência se sobreviveu principalmente através da rearticulação da direita em torno da candidatura de Jaime Lerner para a prefeitura de Curitiba e posteriormente ao governo do estado.

O projeto de industrialização e planejamento da capital, por sua vez, esteve atrelado diretamente às propostas do governo do Estado. As agências criadas para captação de recursos e os estudos desenvolvidos para a definição de áreas industriais proporcionaram a estruturação da Cidade Industrial de Curitiba nos anos 1970, com auxílio do BADEP, sendo Rischbieter “personagem de destaque na implantação da CIC” (KUNHAVALIK, 2004, p. 396), atraindo empresas nacionais e multinacionais. Vê-se que nos anos 1970 havia uma preferência pela instalação de multinacionais, pois estas supostamente estariam menos sujeitas às oscilações de produção do setor primário. De qualquer forma essa visão e modelo nacional não opõe Estado ao empresariado, mas antes possibilita sua complementariedade e até uma relativa permeabilidade. Três dos principais membros do Neyismo¹⁶⁶ passam do poder público à iniciativa privada, circulando em conselhos de administração de diversas empresas. O mesmo ocorre com alguns nomes ligados ao Lerner.

As eleições e reeleições de Jaime Lerner se fundamentam num apoio de largo de diferentes setores paranaense, em que as forças, antes divididas pela onda da redemocratização, se juntam em torno de Jaime Lerner, primeiro na prefeitura e em seguida no Estado¹⁶⁷. Vários nomes do PTB, PSDB e PFL (depois o DEM) e mesmo parte do PMDB, bem como dos setores empresariais fortalecem o grupo e

¹⁶⁶ Sobre o Perfil dos membros do Neyismo, ver KUNHAVALIK, 2004.

¹⁶⁷ CODATO, Adriano; SANTOS, Fernando José dos (orgs.). Partidos e eleições no Paraná: uma abordagem histórica. Curitiba: Tribunal Regional Eleitoral do Paraná (TRE-PR), 2006.

consolidam o seu sucesso eleitoral. Por outro lado, a coesão existente no executivo da ditadura e do início dos anos 1990 não resiste à ampliação de apoio. “Percebe-se que as nomeações visam também dar conta às acomodações partidárias e não apenas contemplar um grupo de pessoas próximas e de perfil técnico” (NAZARENO, 2005, p. 65).

As relações empresariais desenvolvidas desde a década de 1970 por Lerner e tendo grandes intermediadores, como Karlos Rischbieter, percorrem também esse segundo momento de predominância do grupo no executivo. As presidências da CIC são ocupadas por pessoas envolvidas no meio empresarial que reproduzem o padrão de inserção dupla no poder político e na iniciativa privada, participando de Conselhos de Administração e diretorias de empresas sediadas no Paraná. Podemos exemplificar através de Maria Elisa Ferraz Paciornik que ocupou a presidência da CIC na gestão de Rafael Greca e foi posteriormente Diretora da Renault no Brasil, assim como Dinorah Botto Portugal Nogara que ocupou a CIC de 2002 a 2003 e consta no Conselho de Administração do Shopping Estação Plaza pertencente ao grupo Boticário. (2005, p. 67).

Sob o discurso da eficiência administrativa e competência urbanística estreitaram laços clientelistas, os laços entre políticos e partidos, assim como os laços com os grupos financeiros, industriais e comerciais. Assim, observamos que a composição dos quadros políticos e técnicos do Governo Lerner tem uma premissa ideologicamente técnica, nos termos utilizados por COVRE, Maria de Lourdes Manzini (1983)¹⁶⁸.

[...] não é uma nova ideologia, mas a ideologia burguesa transfigurada pra a etapa do capital monopolista. Ela tem uma interpretação para as modificações econômicas e para as modificações políticas, de forma a criar formas legitimadoras do poder do grande capital. A sua marca primeira está na ênfase da técnica (ou tecnificação da razão), como pretensa forma neutra, solucionadora dos problemas “coletivos”. É a reformulação do racionalismo presente na ideologia liberal, lá composto com o individualismo, em que cada homem carrega em si mesmo uma parcela da racionalidade universal (1983, p. 292).

Entre aqueles atores previamente selecionados para a pesquisa, é possível observar categorias sociológicas importantes, como origem (localização geográfica de origem), faixa etária (gerações); formação acadêmica (principalmente curso superior e local de estudo), ocupação (profissional) seja ela de carreira política ou em empresas privadas; formas de acesso à vida pública, indicação ou concurso público.

¹⁶⁸ COVRE, Maria de Lourdes Manzini. **A fala dos homens:** análise do pensamento tecnocrático – 1964-1981. São Paulo: Brasiliense. 1983.

Notadamente um predomínio do gênero masculino nos postos de controle e comando das instituições de governo, especialmente a Secretaria de Transporte (SETR/PR) e o Departamento de Estradadas e Rodagens (DER/PR). Historicamente, não há registro de nenhum cargo importante (Entre todas as diretorias pesquisadas) que uma mulher tenha assumido a função, seja na SETR, e, principalmente no DER. Do grupo elencado para pesquisa, aparece apenas a Vice Governadora Emília Belinati, e esta com cargo eletivo e participação do grupo por composição familiar, já indicamos aqui as relações de parentesco, ou seja, 93,7% são homens.

A formação acadêmica é fundamentalmente de natureza técnica, nos moldes já mencionados, especialmente os cursos ligados à infraestrutura, construção e planejamento. Destaque especial à formação de Engenheiro Civil, seja para os funcionários de carreira do DER, ou mesmo para aqueles de indicação política ou mesmo de outros órgãos. No grupo daqueles pesquisados, 68,75% são formados em Engenharia Civil, e destes, 90,1% cursaram na Universidade Federal do Paraná, tendo a sua formação concluída entre os anos Sessenta e início da década seguinte; exceções são a pasta ocupada por um funcionário de carreira, formado em Geologia; uma outra – cargo de Secretário de Transportes, cuja formação é o Curso de Direito; os dois cargos eletivos – Governador e Vice Governadora – com formação em Arquitetura e Urbanismo e Educação Física, respectivamente.

Curitiba representa cerca de 50% dos registros de origem social com um total de oito representantes. Os demais se dividem em: cinco integrantes para o interior do estado (Londrina, Guaratuba, Ponta Grossa e União da Vitória em dois casos) e três vindos de outros estados, um de Blumenau/SC e outros dois do Rio Grande do Sul. Importante dizer que a vinda desses indivíduos para a capital paranaense se deve em grande parte ao estudo, na UFPR, ao concurso público e carreira na Instituição estudada, e, principalmente por relações políticas para aqueles casos que a origem é o interior do estado.

Em relação à ocupação profissional, cerca de 40% deles são oriundos da carreira pública do estado, do DER. Em dois casos, assumindo funções indicativas em outros órgãos, principalmente após os cargos neste setor. Os 62% são responsáveis pelos cargos políticos, aqueles eletivos (governador e vice), e principalmente aqueles indicados para a SETR e Diretores Gerais do DER. Esses dados desfazem uma premissa importante, de que os cargos técnicos não são cargos políticos. Exceituando os cargos de governador e vice, os demais cargos sem ser profissionais de

carreira do setor tem formação tipicamente técnica (Engenharia Civil e Geologia), somente um atípico (Direito).

Por último, um dado importante. Cerca de 60% da amostra estudada tem ou teve alguma relação com empresas prestadoras de serviço ou diretamente com as Concessionárias de Pedágio. As relações vão desde funções antes ou depois dos cargos no DER ou SETR, participação em ações e/ou empresas, contratação de assessoria, discussão de projetos, ou mesmo participação em excursões, reuniões festivas, rodas regulares de futebol, entre outras. Para ilustrar, destacamos uma passagem na qual o megaempresário Joel Malucelli dá um depoimento sobre o então Conselheiro do Tribunal de Contas, mas também ex-secretário de transportes em quatro gestões estaduais diferentes (José Richa, João Elísio Ferraz de Campos, Álvaro Dias e Jaime Lerner):

Espero que, próximo dos 70 anos, esse Alemão ainda possa ajudar muito o Estado do Paraná e que o tenhamos em nosso rol de amigos, por muitos e muitos anos. [...] O Alemão é um gigante no trabalho e um bravo no futebol. É respeitado como homem público, político de rara habilidade e amigo dos amigos [...] Somos um grupo de amigos, empresários, médicos e parentes, a maioria descendentes de italiano. Desde 1990 viajamos para a Europa jogando futebol, já inúmeras as excursões. (2012, p. 147)¹⁶⁹

O também empresário do grupo Rosaldo Malucelli, irmão de Joel continua a enaltecer o “Alemão”, mas principalmente as amplas relações entre o grupo, seja no meio empresarial, no ambiente recreativo ou mesmo formativo. Diz ele: “Conheci o Heinz Herwig no tempo que servia no CPOR (Centro de Preparação dos Oficiais da Reserva, do Exército), posteriormente como estudantes de Engenharia, na UFPR”¹⁷⁰. O convívio e admiração é também partilhado por Waldemar Malucelli (também do grupo Malucelli) e Lenomir Trobini, industrial do Grupo Trombini e presidente do Movimento Unido do Fundão (MUF), um referência ao local ocupado pelo amigos no avião ou ônibus em viagens do Malutron (nome do time de futebol) para o exterior.

¹⁶⁹ RIBEIRO, Pedro. **Heinz Georg Herwig: O Alemão**. Curitiba, 2012.

¹⁷⁰ Ibidem. p. 149.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tradicionalmente a infraestrutura pública e de transporte rodoviário no Brasil esteve a cargo do poder público, dos investimentos públicos. O desenvolvimento do setor revela isso. Existe uma relação direta entre os avanços e/ou estagnação dos processos econômicos, do planejamento e investimentos em transportes.

A criação do Fundo Rodoviário Nacional (FRN), em 27 de Dezembro de 1945, através do Decreto-Lei nº 8.463 foi um divisor de águas na história do rodoviarismo. Os recursos advindos da tributação federal sobre combustíveis, lubrificantes e derivados, com destinação direta ao setor de transportes: 40% para a estrutura de transportes da União; 60% dos recursos arrecadados destinados aos demais entes federativos (mais tarde os municípios passaram a receber 12%) restando apenas 48% aos Estados, foram decisivos para alavancar estruturas administrativas próprias ao setor de transportes e rodagens em todas as unidades federativas.

Data de 1946, um ano após a criação do FRN, o Decreto-Lei de número 547, decreto este que “Cria o Departamento de Estradas e Rodagens do Paraná (DER/PR e dá providências”. Constituído de personalidade jurídica própria (autarquia), a legislação confere autonomia administrativa e financeira, tendo por contrapartida, uma relação quase que direta de cobrança, de exigências para com a administração federal – o DNER, inclusive, a construção física dos prédios era bastante parecida com a central e entre os coirmãos estaduais.

A partir dos governos Moysés Lupion (1947-1951) e Bento Munhoz da Rocha (1952-1956) com a institucionalização de fato, a regulamentação dos dispositivos legais e mesmo reestruturação necessária (Exemplo da Lei 1.052 de 20 de Novembro de 1952), do planejamento e execução das Política Rodoviária Nacional, do Plano Estadual Rodoviário, ocorre uma profunda transformação na estrutura viária do Paraná.

Ainda na esteira do Desenvolvimentismo, importante destacar que nos planos de governo das décadas de 1960, 1970 e 1980 é possível identificar uma ideologia que priorizava a industrialização, o planejamento a intervenção direta do Estado. É evidente nesse período a concepção de que o setor de transportes era de fundamental importância para construção do desenvolvimento.

A ideologia desenvolvimentista se materializa no Paraná, no setor de trans-

portes, principalmente através dos projetos de pavimentação de corredores rodoviários estruturantes do Estado, a exemplo da Rodovia do Café e da Rodovia que liga Paranaguá a Foz do Iguaçu.

Paralelamente, há um esforço dos governos federal e estadual através dos Planos Rodoviários Nacionais que estabelecem ligações importantes entre as principais regiões do país. O Paraná está geograficamente bem localizado e é beneficiado pelas rotas de ligação entre o Rio Grande do Sul e os grandes centros consumidores, principalmente, Rio de Janeiro e São Paulo. De acordo com SCATOLIM e VARGAS (2007, p. 100) “A implantação de rodovias federais em solo paranaense, tanto no sentido norte-sul (BR 101, 116 e 153) quanto no sentido leste-oeste (BR 277 e 369) se inserem nessa grande estratégia de desenvolvimento industrial e integração dos mercados”

Com a falta de investimento a partir da chamada “década perdida”, as dificuldades financeiras vividas pelos estados, pelo país em geral, logo após a redemocratização, os investimentos reduzidos em infraestrutura atingiram também o setor rodoviário. As condições das estradas eram cada vez piores. Os percentuais avaliativos representavam o abandono do setor por parte dos governos nos últimos anos. O patrimônio construído nas últimas décadas de investimento, construído com dinheiro público se deteriorando gradativamente por falta de atenção, de políticas públicas para o setor ou de políticas equivocadas com é caso do pedágio que privilegiou o Anel de Integração e abandonou a grande maioria das rodovias. As rodovias não pedagiadas, além de não receberem investimentos em conservação, passaram a receber parte do tráfego que procurava caminhos alternativos ao pedágio.

As políticas públicas dos governos neoliberais, especialmente o governo Lerner no Paraná, propagaram a substituição do público pelo privado em nome de uma pseudoeficiência e de grupos de pressão que defendem a diminuição do Estado e na prática trabalham em função de uma desarticulação da estrutura pública para atingirem seus objetivos, implementarem seus negócios.

Segundo o ex-governador Roberto REQUIÃO (2004):

A origem do pedágio no Paraná está muito mais vinculada às iniciativas e pressões de grupos privados do que à legítima ação de agentes públicos. Assim foi que se idealizou, em 1996, um programa de concessões rodoviárias abrangendo vultosos investimentos em obras e serviços com financiamento garantido e seguro: a cobrança compulsória do pedágio. A montagem do programa foi conduzida pelos interesses privados, mantendo à margem

o Estado e seus agentes, sufocando assim a defesa do interesse público. (PARANÁ. 2004, p. 2).¹⁷¹

É possível observar a predominância das intenções de grupos de pressões que interferem direta ou indiretamente nas ações do Estado. O grupo que ascende com Jaime Lerner ao poder em 1995 permanecendo até 2005 é representante de um grupo dominante oriundo da burocracia pública crescente a partir do período militar no Brasil e no Paraná. Estes, a exemplo do próprio governador, tem acesso às instituições públicas através de uma preferência pelo discurso pretensamente mais tecnocrático e menos político, preferência característica pelos altos cargos do Regime ditatorial.

Importante dizer que a principal alegação do governo para não investimento é a falta de verbas. No entanto, as empresas pesquisadas, todas tiveram início de suas atividades concomitante ao início das concessões rodoviárias no Paraná, e que os recursos alocados para implantação da estrutura e execução de obras, vieram em boa parte de fontes acessíveis comumente ao governo.

Segundo documento elaborado pelo Governo do Paraná em Março de 2004 “Pedágio: proposta de uma tarifa justa”:

O Mito: “o setor público não dispõe de capacidade de investimentos, portanto a única alternativa é contar com o capital privado para desenvolver a infraestrutura no país”. A Realidade no Paraná: As Concessionárias emprestaram R\$ 485 milhões junto a instituições financeiras, sendo 70% do BNDES. (Paraná, 2004, p. 4).

O processo de implantação do pedágio no Paraná apresenta características muito parecidas com os demais processos de privatização no Brasil. Uma fatia da classe dominante que estava sedenta por setores potencialmente lucrativos até então sob o controle do Estado. Os Lotes de concessão da rodovias paranaenses foram concedidos a empresas de conhecidas ligações como o poder estatal, grupos que estão presentes na organização do estado já em outros setores, como é o caso da C. R. ALMEIDA, do Grupo CASTILHO, do Grupo TIBAGI, IVAÌ e CESBE.

O processo de concessão ocorreu de forma escusa, a constituição desses grupos acionários sofreram diversas alterações em períodos curtos de tempo, algumas inclusive no mesmo dia, outras no mesmo mês. O Controle acionário, bem co-

¹⁷¹ PARANÁ. **Pedágio: proposta de uma tarifa justa**. 2004.

mo a participação de cada grupo só veio a público por medidas judiciais, e publicada recentemente de forma atualizada por ocasião da CPI dos Pedágios.¹⁷²

O principal elemento considerado para a elaboração do modelo foi a “viabilidade econômica”, deixando de lado os interesses do estado e interesses dos usuários, os cidadãos paranaenses. Não foi delimitada uma quantidade mínima de quilometragem a ser restaurada, duplicada, preservada. Ao invés disso foi delimitado um valor de cobrança e se tornaria vencedora a empresa que oferecesse maior trecho de operação e conservação. Devia se prever que as empresas não entrariam em disputa, ao contrário, todas ofereceram quantidades de quilometragem consideradas baixas. Assim, o estado permitiu que as empresas determinassem o processo, as condições.

Ainda que tendo como foco deste trabalho somente às Políticas de Transportes Rodoviários, não poderia deixar de lembrar que Jaime Lerner não foi um grande investidor em obras públicas quando ocupou o cargo de Governador do Paraná no primeiro mandato, no entanto em seu segundo comparando-se ao primeiro, há um decréscimo significativo, sendo que a relação entre o total investido no segundo período comparando-se ao primeiro é de menos de sessenta e um por cento (-61%) em termos reais, utilizando-se o IPCA.

O seu destaque como inovador e empreendedor, comentado até os dias de hoje continua sendo, as privatizações que fez, a tentativa de venda da Companhia Paranaense de Energia Elétrica S/A (COPEL), o acordo que entregou a administração da SANEPAR, nas mãos de grupos privados, a fechamento do Banco do Estado do Paraná (BANESTADO), e principalmente, o pedágio nas estradas paranaenses

Recentemente, o assunto “Pedágio” tem tomado corpo nos noticiários, na Assembléia Legislativa (CPI dos Pedágios) e até mesmo entre corporações de classe e no Poder Judiciário, não será diferente por ocasião eleições estaduais que se aproximam, assim como já o fora em pleitos recentes.

A grande discussão está atrelada ao cumprimento ou não dos contratos, se devem ou não devem ser respeitados, se foram ou não alterados legitimamente ao final do primeiro governo de Jaime Lerner (por ocasião das eleições estaduais), alterando significativamente os valores e as obrigações (obras e trechos que deveriam ser cobertos no contrato original).

¹⁷² Disponível em: <www.cpipedagioparana.com.br>

Assim que assumiu o governo do Paraná, em 2003, o ex-governador Roberto Requião (PMDB/PR) questionou os contratos de concessão das estradas e tentou recalcular as tarifas cobradas no Estado. No entanto, dezenas de ações foram derrubadas pelo Judiciário, que entendeu que os contratos firmados tinham que ser respeitados. Durante os oito anos que governou o Estado, Requião nunca autorizou o reajuste das tarifas. Mas as concessionárias conseguiram o aumento na Justiça e hoje as tarifas cobradas no Estado estão entre as mais caras do Brasil. [...] Em março de 2012, o Tribunal de Contas da União (TCU) determinou ao Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER/PR) o reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de pedágio no Paraná, tendo o governador Beto Richa um ano para ajustar as tarifas praticadas¹⁷³.

Em mais de dois anos do início das negociações, concessionárias e governo ainda não chegaram a um acordo para finalizar a revisão dos contratos. Sem esse entendimento, é difícil projetar qualquer alteração no cenário das concessões rodoviárias. O próprio governo admite que do jeito que a situação está, é inviável propor qualquer redução na tarifa, e nessa toada, tanto as negociações quanto as ações judiciais e a própria CPI dos Pedágios podem se tornar inúteis. As conversas envolvem as concessionárias, o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) e a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infraestrutura do Paraná (Agepar). Há um consenso de que os dois lados terão de ceder para que haja um entendimento e equilíbrio entre o custo do pedágio e os investimentos nas rodovias.

De acordo com o atual Secretário Estadual de Infraestrutura e Logística, José Richa Filho, à época do governo Lerner (Diretor Administrativo-Financeiro do DER) em entrevista ao Jornal Gazeta do Povo (13/08/2013)¹⁷⁴: “A falta de resultados não é vista como um problema. Diria que o processo está andando no ritmo que tem que andar. Esse é o mesmo entendimento do governo estadual. Eu costumo dizer que se a questão fosse simples, já estava resolvida”. Por ocasião da mesma, o diretor presidente da Ecocataratas, Evandro Vianna, diz que espera por uma definição das negociações em breve. “Nossa expectativa é fazer um acordo geral e está caminhando para isso. Estamos vendo todas as pendências. Nós vamos ter que abrir mão de algumas coisas e eles de outras para chegarmos a um acordo”.

Partimos do pressuposto que os grupos dominantes ocupam as posições de poder político, posições administrativas, culturais e através destas posições fazem proposições de alguma forma e definem os rumos das políticas públicas, os rumos

¹⁷³ Disponível em: <http://www.cpidopedágio.com.br/histórico>. Acesso em 22/04/2014.

¹⁷⁴ Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml>. Acesso em 22/02/2014.

das ações de governo, da tomada ou não de decisões. Assim podemos perceber através da pesquisa que as relações mínimas identificadas apontam para a defesa de interesses de um determinado grupo de ideologia neoliberal, com um discurso de eficiência administrativa, aumento da participação privada em detrimento da ação estatal, sob o forte apelo do discurso “tecnoburocrático” de legitimação.

Ao fim de uma longa etapa de pesquisa, somos levados a concluir que as políticas públicas de transportes rodoviários, bem como as estruturas de governo responsáveis por essas políticas, estão intimamente ligada aos projetos pensados e articulados pela gestão estadual e muitas vezes nacional. As estruturas de poder tendem a se adequar mais ou menos rapidamente às mudanças políticas e econômicas, absorver as transformações de forma a estabelecer novas conexões, novas práticas que os coloquem em consonância com a manutenção daqueles nichos de poder, próprios da classe dominante. Importante perceber, como essas estruturas de poder estão permeadas por relações de interesses, manifestos através de contratos, de relações de parentesco, de prestação de favores.

Através da ferramenta prosopográfica, procuramos lançar luz sobre as políticas públicas do setor, as instituições responsáveis pela infraestrutura de transporte do estado do Paraná (DER e SETR), mas, principalmente, aos atores sociais, aqueles que ocupam os cargos públicos, os responsáveis pelas políticas e estruturas públicas, as relações destes com empresas privadas. Podemos perceber que a estrutura estatal está permeada por grupos políticos que representam interesses de classe, empresariais e/ou familiares.

4. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARQUIVO PÚBLICO DO PARANÁ. **História administrativa do Paraná (1948-1998)**: criação, competências e alterações das unidades administrativas do Estado. Curitiba: Imprensa Oficial/DEAP, 2002.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS – ABCR. <www. <http://www.abcr.org.br/>>.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE OBRAS RODOVIÁRIAS – ANEOR. Pedágio (Lei 7.712 – 22/12/88): aspectos constitucionais. Rio de Janeiro, 1989.

AUGUSTO, Maria Helena Oliva. **Intervencionismo Estatal e ideologia Desenvolvimentista**. Símbolo. 1978.

BASTOS, F. de M. **O Projeto Neoliberal e a Privatização no Brasil: O Caso da Companhia Ferroviária do Nordeste** – CFN. Fortaleza: PETRAN, UFC, 2000.

BIONDI, Aloysio. **O Brasil Privatizado: Um balanço do desmonte do Estado**. Editora Fundação Perseu Abramo: São Paulo, 2003.

BIZINELA, Álvaro, FURLANETTI, Gustavo Inoue. **O Anel de Integração do Paraná no Contexto dos Polos de Crescimento e da Economia Local**. X Seminário – CCSAC – Agosto de 2011.

BOURDIEU, Pierre. **A distinção: a crítica social do julgamento**. São Paulo: EDUSP; Porto Alegre: RS: Zouk, 2008.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

BRASIL. Lei Federal Nº 9.074/95. **Regula a transferência ao setor privado de concessões para exploração de serviços públicos**. São Paulo: Lex, p. 225, 1995.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. **Concessão da infraestrutura rodoviária**. Brasília, 1993a.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. **Concessão de obras e serviços rodoviários: estudo preliminar**. Brasília, 1993b.

Bresser -Pereira, Luis Carlos. **A sociedade estatal e a tecnoburocracia**. São Paulo, Brasiliense, 1981.

BOSCHI, Renato; DINIZ, Eli; SANTOS, Fabiano. **Elites políticas e econômicas no Brasil contemporâneo**. São Paulo: Fundação Konrad Adenauer, p. 18, 2000.

BULST, Neithard. **Sobre o Objeto e o Método da Prosopografia**. Politeia: História e Sociedade, Vol. 5, No 1 (2005). ISSN: 1519-9339 (versão impressa) - ISSN: 2236-8094 (versão on line) 2007.

CARNEIRO, Célia Maria Beltrame Trilow Carneiro. **Edifício Oswaldo Pacheco de Lacerda: O Prédio na História do DER-PR**. DER-PR: Curitiba, 2009.

CAVALCANTI, Amauri Medeiros. **Departamento De Estradas De Rodagem Do Paraná: 60 Anos Fazendo História**. Monografia de Especialização em Gestão Pública – FAESP/CAPPEX, 2006.

CODATO, Adriano Nervo. **Sistema estatal e política econômica no Brasil pós-64**. São Paulo: Hucitec, 1997.

CODATO, Adriano; PERISSINOTTO, Renato. **Classe social, elite política e elite de classe: por uma análise societalista da política**. [S.l.: s. N,]

CODATO, Adriano; SANTOS, Fernando José dos (orgs.). **Partidos e eleições no Paraná: uma abordagem histórica**. Curitiba: Tribunal Regional Eleitoral do Paraná (TRE-PR), 2006.

COVRE, Maria de Lourdes Manzini. **A fala dos homens: análise do pensamento tecnocrático – 1964-1981**. São Paulo: Brasiliense. 1983.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM (PR). **História do rodoviarismo do Paraná 1946-1996 - Depoimentos Orais**. Curitiba : DER, 1996. Convênio DER-DEAP.

CASTRO, Demian. **Mudança, permanência e crise no setor público paranaense: um balanço da trajetória estadual na segunda metade do século XX**. Campinas, SP : [s.n.], 2005.

DÓRIA, Pedro Ricardo. **Jaime Lerner: liderança, autoridade e contexto político**. Curitiba: Juruá, 2002.

ECO, Humberto. **Como se faz uma tese**. São Paulo: Perspectiva, 1996.

Fabio; MOREIRA, Maurício Mesquita (Org.). **A economia brasileira nos anos 90**. Rio de Janeiro: BNDES, 1999.

FARIA, Enéas e SEBASTIANI, Sylvio. **Governadores do Paraná. A História por quem construiu a História**. Sistani. 1997.

FERRAROTTI, Franco – **Sobre a autonomia do método biográfico (Dossiê «Biografia e Patrimônio»)**. Sociologia, Problemas e Práticas. Lisboa. ISSN 0873-6529. 9 (1991) 171-177.

FERREIRA, Tania Maria Tavares Bessone da Cruz. **Historia e Prosopografia - UERJ/CNPq. X Encontro Regional de História – ANPUH-RJ- História e Biografias - Universidade do Estado do Rio de Janeiro – 2002**

FILHO, Valter Fernandes da Cunha. **Estado, Política Econômica e Cultura Desenvolvimentista: o Caso do Banco de Desenvolvimento do Paraná S.A..** Tese apresentada ao Programa de Pós Graduação em História – DEHIS/SCHLA – UFPR, 2005.

FIORI, José Luiz. **Os moedeiros falsos**. Rio de Janeiro: Editora UERJ, 1995.

FONSECA, Pedro. Cesar. Dutra. **Vargas: o capitalismo em construção**. Brasiliense: São Paulo, 1989.

FURTADO, Celso. **O Brasil “pós-milagre”**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

HARVEY, David. **O Neoliberalismo: História e Implicações**. Edições Loyola. São Paulo, 2008.

HEINZ, Flávio M. (org.). 2006. **Por outra história das elites**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas.

IANNI, Octávio. **Estado e planejamento econômico no Brasil**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1986, p. 26.

KARAM, Rejane; SHIMA, Walter Tadahiro. **A Concessão de Rodovias Paranaenses: Um serviço público sob a ótica do lucro**. In: Revista Paranaense de Desenvolvimento, Nº 113, Curitiba - PR, Julho/Dezembro, 2007.

KUNHAVALIK, José Pedro. **Bento Munhoz da Rocha Neto: trajetória política e gestão no governo do Paraná**. In: OLIVEIRA, Ricardo Costa de (Org.); KUNHAVALIK, José Pedro. *A construção do Paraná moderno: políticos e política no Governo do Paraná de 1930 a 1980*. Curitiba: SETI, 2004.

KUNHAVALIK, José Pedro. **Ney Braga: Trajetória Política e Bases do Poder** In: OLIVEIRA, Ricardo Costa de (Org.). *A construção do Paraná moderno: políticos e política no Governo do Paraná de 1930 a 1980*. Curitiba: SETI, 2004

LEÃO, I.Z. C. C. **As desventuras do Paranismo** In Revista FAE. Curitiba, 1999, v.2, n.3, p. 9-20.

LEÃO, Igor Zanoni Constant Carneiro . **Os anos 80 e o Paraná: Análise Conjuntural**, Curitiba: IPARDES, v.13, n.7-8, p.17-20, jul./ago. (1991).

LEÃO, Igor Zanoni Constantino Carneiro. **O Paraná nos anos setenta**. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social, 1989

LIMA, Ederson Prestes Santos. **O neoliberalismo no Paraná: um resgate histórico**, Revista de História Regional, ano 11, n. 1. p. 109-124, ver. 2006.

MACHADO, Karl. **Concessões de rodovias: mito e realidade**. 2. ed. São Paulo: Prêmio Editorial, 2005.

MAGALHÃES FILHO, Francisco de Borja Baptista de. **Da construção ao desmanche: análise do projeto de desenvolvimento paranaense**. Curitiba: IPARDES, 2006.

MAGALHÃES FILHO, Francisco. **O IparDES há dez anos : história e reflexões**. s.n.t. 11p.

MARQUES, Eduardo Cesar. **Estado e redes sociais: permeabilidade e coesão**

nas políticas urbanas no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Revan; São Paulo: FAPESP, 2000.

MARQUES, Eduardo Cesar. **Redes Sociais, Instituições e Atores Políticos no Governo da Cidade de São Paulo.** São Paulo: FAPESP, 2003.

MARQUES, Eduardo. “**Notas críticas à Literatura sobre Estado, políticas estatais e atores políticos**”. In: BIB, n. 43, 1997.

MILIBAND, R. **O Estado na Sociedade Capitalista.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1972.

NAZARENO, Louise Ronconi de. **Redes sociais e coalizão de governo em Curitiba 1985 - 2004.** Curitiba, São Paulo, 2005. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – DECP/USP.

NETO, Antônio Virgílio da Silva; SERRA, Maurício Aguiar. **As Políticas de Transporte no Paraná: Uma análise do Governo Lerner.** In: Revista Paranaense de Desenvolvimento, Nº 113, Curitiba - PR, Julho/Dezembro, 2007.

OFFE, Claus. **Problemas estruturais do estado capitalista.** Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.

OLIVEIRA, Dennison de. **Urbanização e industrialização no Paraná.** Curitiba: SEED, 2001. (Coleção história do Paraná; textos introdutórios).

OLIVEIRA, Maria Chambarelli. **Achegas à história do rodoviarismo no Brasil.** Memórias Futuras Edições, 1986.

OLIVEIRA, Ricardo Costa. LAIBIDA, L. D. J. (Org.) ; MACHADO, V. H. (Org.) ; OLIVEIRA, E. D. (Org.). **Análise dos Parlamentares Paranaenses na Entrada do século XXI.** 1. ed. Curitiba: Associação dos Professores da Universidade Federal do Paraná, 2002. v. 1.

OLIVEIRA, Ricardo Costa de. **Famílias, poder e riqueza: redes políticas no Paraná em 2007.** Dossiê sociologias, Porto Alegre, ano 9, n. 18, p. 150-169, jun/dez 2007.

OLIVEIRA, Ricardo Costa de. **Estado novo 1937-1945: notas sobre a política paranaense no período de 1930 a 1945.** Revista de Sociologia e Política, Curitiba, p. 53, 1997.

OLIVEIRA, Ricardo Costa de. **Na Teia do Nepotismo.** Sociologia política das relações de parentesco e poder político no Paraná e no Brasil. Insight. Curitiba, 2012.

OLIVEIRA, Ricardo Costa de. **O Silêncio das Genealogias: Classe Dominante e Estado no Paraná (1853-1930).** Tese de Doutorado apresentada ao DSIFCH/UC – 2000.

OLIVEIRA, Ricardo Costa de. **O silêncio dos vencedores: genealogia, classe dominante e Estado no Paraná.** Curitiba: Moinho do Verbo, 2001.

OUTHWAITE, William; BOTTOMORE, Tom. **Dicionário do pensamento social do século XX**. Rio de Janeiro: Zahar, 1996.

PADIS, Pedro Calil. **Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná**. Curitiba: IPARDES, 2006.

PARANÁ. **Balanço Geral do Estado – 1995**. Curitiba: Departamento de Imprensa Oficial do Estado do Paraná, 1996.

PARANÁ. **Balanço Geral do Estado - 1996**. Curitiba: Departamento de Imprensa Oficial do Estado do Paraná, 1997.

PARANÁ. **Balanço Geral do Estado - 1997**. Curitiba: Departamento de Imprensa Oficial do Estado do Paraná, 1995.

PARANÁ. **Balanço Geral do Estado - 1998**. Curitiba: Departamento de Imprensa Oficial do Estado do Paraná, 1995.

PARANÁ. **Balanço Geral do Estado - 1999**. Curitiba: Departamento de Imprensa Oficial do Estado do Paraná, 1995.

PARANÁ. **Balanço Geral do Estado - 2000**. Curitiba: Departamento de Imprensa Oficial do Estado do Paraná, 1995.

PARANÁ. **Balanço Geral do Estado - 2001**. Curitiba: Departamento de Imprensa Oficial do Estado do Paraná, 1995.

PARANÁ. Decreto Estadual n. 2.458, de 14 de agosto de 2000. **Aprova o Regulamento do Departamento de Estradas de Rodagem. DER**. Curitiba: Diário Oficial do Estado do Paraná, n. 5806, p 9-19, 2000.

PARANÁ. Decreto n. 3.921, de 05 de janeiro de 1998. **Aprova o Regulamento da Secretaria de Estado dos Transportes – SETR**. Curitiba: Diário Oficial do Estado do Paraná, n. 5182, p. 4-8, 1998.

PARANÁ. Decreto n. 5.449, de 27 de julho de 1989. **Aprova o Regulamento e a Estrutura Organizacional Básica do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná – DER**. Curitiba: Diário Oficial do Estado do Paraná, n. 3070, p. 1-6, 1989.

PARANÁ. Decreto-lei n. 547, de 25 de dezembro de 1946. **Cria o Departamento de Estradas de Rodagem e dá outras providências**. Curitiba: Diário Oficial do Estado do Paraná, n. 811, p.1-2, 1946.

PARANÁ. DER – **50 Anos de estrada rumo ao futuro** – 1996. Caderno Comemorativo.

PARANÁ. Governo do Estado. **Programas de Concessão de Rodovias no Estado do Paraná: Concorrência Pública Internacional** nº 004/96. SETR: 1997.

PARANÁ. **História do Rodoviarismo no Paraná**. Caderno de Pesquisas. DER/SETR. 1996

PARANÁ. **Lei complementar nº 76 de 21 de dezembro de 1995.** Dispõe sobre concessões e permissões de serviços públicos.

PARANÁ. Lei n. 5.939, de 6 de maio de 1969. **Dispõe sobre a constituição da Secretaria de Estado dos Negócios dos Transportes.** Curitiba: Diário Oficial do Estado do Paraná, nº 52, p.1-2, 1969.

PARANÁ. Secretaria de Estado dos Transportes. Departamento de Estradas de Rodagem. **Dados gerais da concessão.** Curitiba, 2000.

PARANÁ. Secretaria de Estado dos Transportes. **Departamento de Estradas de Rodagem. Relatório final - estudo de viabilidade.** In: _____. Programa de concessão de Rodovias para o Estado do Paraná. Curitiba, 1996.

PAULA, Dilma de Andrade. **Estado, Sociedade Civil e Hegemonia do Rodoviarismo no Brasil.** Revista Brasileira de História da Ciência, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 142-156, jul | dez 2010.

POULANTZAS, Nicos. **As Classes Sociais no Capitalismo de Hoje.** Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1975.

QUIVY, Raymond; VAN CAMPENHOUDT, Luc. **Manual de investigação em ciências sociais.** Lisboa: Gradiva, 1992. v. 17.

REIS, Wanderley Fábio. **Mercado e Utopia: Teoria Política e Sociedade Brasileira.** Editora Universidade de São Paulo: São Paulo, 2000.

RIBEIRO, Pedro. **Heinz Georg Herwig: O Alemão.** Curitiba, 2012.

RONCAGLIO, Cynthia. **Das estradas às rodovias: meio século do rodoviarismo do Paraná.** Curitiba: DER: DEAP, 1996.

SALLES, Jefferson de Oliveira. **A relação entre o poder estatal e as estratégias de formação de um grupo empresarial paranaense nas décadas de 1940-1950: o caso do grupo Lupion.** In: A construção do Paraná Moderno: políticos e política no governo do Paraná de 1930 a 1980. Curitiba: SETI /Imprensa Oficial, 2004.

SCATOLIN, Fabio Doria; VARGAS, Cilos Roberto. **Investimentos em Transportes, Desenvolvimento e o Papel do Estado na Economia Paranaense na Segunda Metade do Século XX.** In: Revista Paranaense de Desenvolvimento, Nº 113, Curitiba - PR, Julho/Dezembro, 2007.

SEMAN, Carlos e PAULA, Dilma Andrade de. **Breve Histórico sobre a Evolução do Planejamento Nacional dos Transportes** Documento do Ministério dos Transportes – Histórico (2000).

SETR. **Anel de Integração – Mapa esquemático.** Curitiba: Heads Propaganda Ltda 2000.

SETR. **Organograma da SETR.** Curitiba: Assessoria Técnica da Diretoria Geral, 1998.

SETR. **Anel de integração.** Curitiba: Heads Propaganda Ltda, 1996.

SETR. **Relatório de Atividades – 1995/2002.** Curitiba: Grupo de Planejamento Setorial, 2002.

SETR. **Sistema de transportes no Estado do Paraná.** Curitiba: Coordenação de Planos e Programas de Transporte, 1980.

SILVA, Maclóvia C. da. **As rodovias no contexto sócio econômico paranaense: 1946-1964.** Curitiba, 1984. Dissertação (Mestrado em História) - DEHIS/UFPR.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Concessões de Serviços Públicos à Iniciativa Privada e o Governo Lula – O caso Ferroviário.** Universidade Estadual Paulista, 2003.

STONE, Lawrence. **Texto fundamental prosopografia.** Revista de Sociologia e Política, Curitiba, v. 19, n. 39, p. 2, junho. 2011.

TAPIA, Jorge Ruben Biton. **Políticas Sociais na América Latina:** diagnósticos e recomendações das agências multilaterais no início dos anos 90. São Paulo: Unicamp-Nepp, 1996.

ANEXO 01 – RELAÇÃO DE SECRETÁRIOS ESTADUAIS DE OBRAS TRANSPORTES

SECRETÁRIO DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA - SEIL

Início	Término	Nome
01-01-2011		José Richa Filho

SECRETÁRIOS DE ESTADO DOS TRANSPORTES - SETR

13-04-2010	29-12-2010	Mário Cesar Stamm Junior
04-04-2006	13-04-2010	Rogério Wallbach Tizzot (*)
01-01-2003	04-04-2006	Waldyr Ortencio Pugliesi
14-01-2002	31-12-2002	Wilson Justus Soares
27-08-2001	14-01-2002	Nelson Roberto de Plácido e Silva Justus
16-08-2001	27-08-2001	Wilson Justus Soares (Respondendo pela SETR)
15-01-2001	16-08-2001	Nelson Roberto de Plácido e Silva Justus
31-10-2000	15-01-2001	Wilson Justus Soares (Secretário em exercício)
02-06-1997	30-10-2000	Heinz Georg Herwig
01-01-1995	02-06-1997	Deni Lineu Schwartz
02-04-1994	01-01-1995	Roberto Lobo Blasi
15-03-1991	02-04-1994	Mário Pereira
04-04-1990	14-03-1991	Francisco Deliberador Neto
30-12-1985	01-04-1990	Heinz Georg Herwig
16-03-1983	0-12-1985	Deni Lineu Schwartz
27-07-1982	15-03-1983	Osiris Stenghel Guimarães
15-03-1979	27-07-1982	Nivaldo Almeida Neto
15-03-1975	15-03-1979	Osiris Stenghel Guimarães
11-03-1974	13-03-1975	Osiris Stenghel Guimarães
11-08-1973	11-03-1974	Euro Brandão
11-04-1973	11-08-1973	Cássio de Paula Freitas
09-12-1971	11-04-1973	Maximo Ivo Domingues
15-03-1971	09-12-1971	Walfrido Bucheld Stroubel
03-12-1968	15-03-1971	Eurídes Mascarenhas Ribas

(*) Nomeado como Secretário Especial para Assuntos Rodoviários através do Decreto nº 3359, de 02-09-2008, assumindo a Diretoria-Geral do DER

Fonte: <http://www.infraestrutura.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=154>

ANEXO 02 – RELAÇÃO DE DIRETORES GERAIS DO DER

INICIO	TERMINO	NOME
18/12/1946	10/07/1947	OSWALDO PACHECO DE LACERDA
11/07/1947	13/04/1948	JOÃO ARDEMIRO SARTORI
14/04/1948	18/02/1951	OSWALDO PACHECO DE LACERDA
19/02/1951	24/06/1954	LUIS CARLOS PEREIRA TOURINHO
25/06/1954	09/05/1955	ROBERTO DE FARIA AFFONSO DA COSTA
10/05/1955	02/02/1956	PLINIO FRANCO FERREIRA DA COSTA
03/02/1956	17/02/1957	MANSUETO SERAFINI
18/02/1957	23/08/1958	PLINIO FRANCO FERREIRA DA COSTA
24/08/1958	30/11/1958	WILSON RIBEIRO DE SOUZA
01/12/1958	30/01/1961	AYRTON JOÃO CORNELSEN
30/01/1961	14/06/1965	SAUL RAIZ
15/06/1965	31/01/1966	ZALMEN CHAMECKI
01/02/1966	12/03/1968	PLINIO ANCIUTTI PESSOA
13/03/1968	05/12/1968	EURIDES MASCARENHAS RIBAS
06/12/1968	28/07/1968	MÁRCIO CESAR STAMM
29/07/1969	15/01/1971	ALDO FERNANDO PATITUCCI
16/01/1971	14/03/1971	DARCY GOMES DE MORAES
17/03/1971	23/02/1972	WILSON RIBEIRO DE SOUZA
23/02/1972	23/04/1973	JOÃO DERNIZIO PUPPI
23/04/1973	14/08/1973	SABINO NEVES VIERA
15/08/1973	25/03/1975	PAULO PROCOPIACK DE AGUIAR
26/03/1975	09/09/1977	OSÍRIS STENGHEL GUIMARÃES
09/09/1977	16/03/1979	TANCREDO BENGHI
16/03/1979	04/08/1982	EULER MERLIN
28/07/1982	15/03/1983	RUBENS GABARDO (Através da Res. nº 46/1982, ficou repondendo pela Diretoria-Geral e acumulou a Diretoria de Construção)
22/03/1983	26/06/1984	OLIVO ZANELLA
04/07/1984	30/12/1985	HEINZ GEORG HERWIG (de 04/07 a 19/11/1984, Decreto 3254-03/07/1984, passou acumular função de Diretor Geral e Secretário dos Transportes)
31/12/1985	11/05/1990	ANTONIO JOSÉ CORREIA RIBAS
11/05/1990	18/03/1991	RUBENS GABARDO
18/03/1991	02/01/1995	ROGÉRIO WALLBACH TIZZOT
02/01/1995	05/06/1997	LUIZ ALBERTO KUSTER

05/06/1997 30/12/2002 PAULINHO DALMAZ

01/01/2003 20/04/2010 ROGÉRIO WALLBACH TIZZOT (Decreto 6356-30/03/2006, para responder, cumulativamente, pelo DER/PR e como Secretário dos Transportes)

20/04/2010 31/21/2010 MILTON PODOLAK JUNIOR

01/01/2011 01/08/2011 AMAURI MEDEIROS CAVALCANTI

01/08/2011 16/05/2012 NELSON FARHAT

16/05/2012 07/01/2013 PAULO ROBERTO MELANI

11/01/2013 NELSON LEAL JUNIOR

ANEXO 03 – LINHA DO TEMPO – DIRETORES TÉCNICOS

DIRETORES TÉCNICOS

INÍCIO	TÉRMINO	NOME
21/05/1958	24/02/1961	JOSÉ LUPION JUNIOR
08/08/1962	12/01/1963	JEFFERSON WEIGERT WANDERLEY
16/12/1966	29/03/1968	VALDOMIRO LEMOS
29/03/1968	29/07/1969	ALDO FERNANDO PATITUCCI
14/08/1969	17/01/1971	DARCY GOMES DE MORAES
17/01/1971	23/02/1972	MAURILIO SILVA CORRÊA
23/02/1972	23/04/1972	ARISTOXENES DALL'STELLA
27/08/1973	01/09/1977	TANCREDO BENGHI

DIRETORES DE CONSTRUÇÃO – DC

INÍCIO	TÉRMINO	NOME
02/09/1977	24/05/1978	HAMILTON VILLELA MAGALHÃES
07/06/1978	16/03/1979	LÉO CASELLA BITTENCOURT
16/03/1979	04/08/1982	LUIZ SÉRGIO NICZ
04/08/1982	21/03/1983	RUBENS GABARDO (Através da Res. nº 46/82, ficou respondendo pela Diretoria Geral)
21/03/1983	19/11/1984	HEINZ GEORG HERWIG
19/11/1984	11/01/1985	CARLOS HENRIQUE CARRATO

DIRETORES DE OBRAS - DO

INÍCIO	TÉRMINO	NOME
11/01/1985	12/07/1985	CARLOS HENRIQUE CARRATO
13/07/1985	16/05/1990	ADHEMAR ZAPAROLLI
16/05/1990	18/03/1991	PAULINHO DALMAZ
18/03/1991	08/11/1993	LÁZARO ANTÔNIO RUIZ PARELLADA
14/12/1993	02/01/1995	AMAURI MEDEIROS CAVALCANTI
02/01/1995	05/06/1997	RENON JOSÉ MICHELON
05/06/1997	30/12/2002	ADHEMAR ZAPAROLLI

DIRETORES TÉCNICOS - DT

INÍCIO	TÉRMINO	NOME
01/01/2003	22/02/2005	OSWALDO MARTINS PEREIRA SOBRINHO
22/02/2005	31/12/2010	AMAURI MEDEIROS CAVALCANTI

01/01/2011	01/08/2011	NELSON FARHAT
01/08/2011		AMAURO MEDEIROS CAVALCANTI
DIRETORES DE APOIO RODOVIÁRIO AOS MUNICIPIOS - DARM		
INÍCIO	TÉRMINO	NOME
01/01/1985	16/03/1987	RENON JOSÉ MICHELON
16/03/1987	10/04/1989	OLIVO ZANELLA
10/04/1989	11/05/1990	RUBENS GABARDO
11/05/1990	18/03/1991	DALTON FERNANDO DA COSTA
18/03/1991	31/03/1994	PAULO GORSKI
15/04/1994	02/01/1995	HAROLDO DE OLIVEIRA BURMESTER

02/01/1995 14/08/2000 GILBERTO PEREIRA LOYOLA

DIRETORES DE MANUTENÇÃO – DM

INÍCIO	TÉRMINO	NOME
14/02/1978	29/10/1979	NELSON GUIMARÃES
29/10/1979	28/07/1982	RUBENS GABARDO
04/08/1982	22/03/1983	JOSÉ FERREIRA HEIDGER
22/09/1983	10/01/1985	JOSÉ LUIZ ARCHER

DIRETORES DE CONSERVAÇÃO – DC

INÍCIO	TÉRMINO	NOME
11/01/1985	15/03/1987	JOSÉ LUIZ ARCHER
16/03/1987	18/03/1991	RENON JOSÉ MICHELON
18/03/1991	02/01/1995	OSCAR ALBERTO DA SILVA GAYER
02/01/1995	10/06/1996	BENEDITO ISLAN CARVALHO DE MELLO
10/06/1996	14/08/2000	WILSON DOMINGOS CELLI

DIRETORES DE OPERAÇÕES - DOP

INÍCIO	TÉRMINO	NOME
14/08/2000	30/12/2002	GILBERTO PEREIRA LOYOLA
01/01/2003	02/09/2003	JOSÉ EUGÊNIO SOUZA DE BUENO GIZZI
12/09/2003	23/12/2004	LÁZARO ANTONIO RUIZ PARELLADA
23/12/2004	31/12/2010	JOSÉ PEDRO WEINAND
01/01/2011	19/07/2011	VIVIAN GREIFFO LENZI AMADORI
18/08/2011	07/05/2012	PAULO ROBERTO MELANI
07/05/2012	02/07/2012	JOSÉ PEDRO WEINAND

02/07/2012 01/01/2013 MARCO AURÉLIO GATAZ SGUARIO

07/01/2013 Faltou data GILBERTO PEREIRA LOYOLA

DIRETORES ADMINISTRATIVOS-FINANCEIROS - DAF

INÍCIO	TÉRMINO	NOME
16/02/1957	19/01/1961	THEODÓCIO JORGE ATHERINO
19/01/1961	24/02/1961	JOSÉ LUPION JUNIOR
24/02/1961	01/03/1962	VÉSPERO MENDES
28/02/1966	08/06/1970	WALFREDO STROBEL
08/06/1970	25/08/1970	GASTÃO LUIZ MENDES LIMA
25/08/1970	15/03/1971	ADELINO ALVES DA SILVA
17/03/1971	23/02/1972	ANTONIO CARLOS TORNESIA DA CUNHA
23/02/1972	23/04/1973	GASTÃO LUIZ MENDES LIMA
23/04/1973	16/03/1979	JAIME DE CAMARGO SIMÕES
16/03/1979	21/03/1983	JOÃO CARLOS CALVO (Financeiro)
16/03/1979	21/03/1983	MIGUEL QUEIRÓZ (Administrativo)
21/03/1983	30/12/1985	DARCY DEITOS
31/12/1985	16/03/1987	CLAUDIO GILBERTO SARAGIOTTO DEMATTÊ
16/03/1987	16/05/1990	JOSÉ ALFREDO GOMES STRATMANN
16/05/1990	18/03/1991	WILSON JUSTUS SOARES
18/03/1991	24/10/1991	SÉRGIO SPADA
24/10/1991	05/04/1994	LUIZ ALBERTO PINTO DE CARVALHO
05/04/1994	06/01/1995	JOSÉ EUGÊNIO SOUZA DE BUENO GIZZI
08/01/1995	05/06/1997	MANOEL JORGE LACERDA JUNIOR
05/06/1997	01/08/2000	JOSÉ ALFREDO GOMES STRATMANN
01/08/2000	30/12/2002	JOSÉ RICHÁ FILHO
01/02/2003	31/12/2010	ADEMIR OGLIARI
01/01/2011	02/04/2012	VALMIR DA SILVA
02/04/2012	24/09/2012	JOSÉ ALFREDO GOMES STRATMANN
24/09/2012	21/01/2013	VALMIR DA SILVA
21/01/2013	Faltou data	ÉLBIO GONÇALVES MAICH

Fonte: DER.

ANEXO 04 - PRINCIPAIS REALIZAÇÕES DA SECRETARIA DE OBRAS- DER.

PRINCIPAIS REALIZAÇÕES DO DER	
1832 – 1838 Período Regencial	<ul style="list-style-type: none"> O Decreto de 23/10/1832 dispõe, entre outras, sobre a abertura de estradas (carroçáveis) e reparação daquelas em direção às principais Províncias. Envolvia também ideias gerais sobre um Plano de Viação. Em 1838, o Plano Rebelo lança a ideia de que fossem construídas 3 estradas reais, que partindo da Capital do Império, atingissem o Sudoeste, Noroeste e o Norte do país. Seria esta, a primeira contribuição teórica para a execução de uma política viária de integração nacional.
1853	<ul style="list-style-type: none"> Abertura da <u>Estrada da Graciosa, atual PR-410</u>. A estrada da Graciosa teve sua obra iniciada no Governo do Presidente da Província, Zacarias de Góes e Vasconcelos. A primeira etapa, a da Serra do Mar, ocorreu entre 1646 e 1653. A segunda, até Nossa Senhora da Luz dos Pinhais, hoje Curitiba, tem a data estimada de sua conclusão por volta de 1873. A construção da 2ª etapa da Estrada da Graciosa, teve início 1871, e sua conclusão deu-se em 1873, ligando Curitiba a Paranaguá. Essa estrada revestida de macadame, com 117 km de extensão, foi considerada à época de sua execução, de condições superiores à de São Paulo-Santos. A PR-410, Estrada da Graciosa é oficialmente inaugurada, em 1973 mais de 100 anos após o início de sua construção. As primeiras notícias deste caminho datam de 1570-80. Aproximadamente 200 anos mais tarde, em meados de 1721, era utilizado como rota dos tropeiros em direção ao litoral, interligando Curitiba a Antonina e Morretes. Iniciou-se a construção da estrada macadamizada com uma extensão aproximada de 28,5 Km, a partir de 1853, ano da emancipação da Província do Paraná, e estendeu-se até 1873, utilizando os antigos traçados tanto da trilha quanto do caminho, adaptada para circulação de veículos de tração animal e posteriormente para automóveis. Como estrada, tornou-se praticável em 1929, calçada por paralelepípedos facilitando dessa forma o tráfego de veículos automotores, e sua abertura realizada pelo então Presidente da República Washington Luiz, cujo lema era: "Governar é construir estradas". Atualmente ainda conserva parte do calçamento em pedra feito por tropeiros quando do povoamento dos planaltos de serra acima.
1865	<ul style="list-style-type: none"> 22/07/1865 – um relatório da expedição chefiada pelos engenheiros alemães José e Francisco Keller, ao governo imperial, apontava o caminho mais curto entre a costa do Brasil e Mato Grosso, através de território paranaense, partindo do litoral até o rio Paraná. Era o primeiro esboço da diretriz diagonal da futura <u>Rodovia do Café, hoje BR-376</u>.
1871	<ul style="list-style-type: none"> Um estudo promovido por iniciativa do Visconde de Mauá, no sentido de encontrar o melhor traçado para a chamada "Estrada de Mato Grosso", através do Ivaí, Tibagi e sertões adjacentes, fora confiado a Antonio Rebouças, William Lloyd, Cristian Palm e Tomás Cochrane, visando atingir, além de Mato Grosso, a Bolívia e finalmente o Oceano Pacífico. 15/04/1871 – lançada em Curitiba a pedra fundamental da ponte sobre o Rio Ivo, na rua XV de Novembro, entre as ruas Dr. Muricy e Ébano Pereira, como início da construção da Estrada de Mato Grosso, pela qual se prolongava para o Noroeste a Estrada da Graciosa. Igualmente revestida de macadame, essa estrada se estendeu através de Campo Largo, Palmeira e Ponta Grossa.
1876	<ul style="list-style-type: none"> Edificação da Ponte sobre o Rio dos Papagaios, na BR-277. Construída com autorização de D. Pedro II (motivo este pelo qual é também conhecida por Ponte D. Pedro II) em arco de alvenaria de pedra durante a administração do Dr. Lamenha Lins, todas as pedras utilizadas na obra foram

	<p>extraídas das pedreiras da região dos Campos Gerais, de rochas homogêneas e resistentes, sem o emprego da pólvora - condição, aliás, estipulada no contrato de construção.</p>
1927 - 1928	<ul style="list-style-type: none"> • Criado o programa de expansão de rodovias em âmbito nacional, através do Plano da Comissão de Estradas de Rodagem Federais, elaborado pela Comissão de Estradas de Rodagem Federais - CERF. • No Paraná, com o primeiro Plano Rodoviário Estadual, a partir de 1928 começam a ser traçadas as diretrizes visando atender a ligação da Capital com a região Norte do Estado. O traçado da futura Rodovia do Café estava esboçado. A década de 1920 marca o início da expansão rodoviária no Estado. Após a elaboração do Plano Rodoviário do Paraná datado de 1928, foram implantadas diversas estradas em leito natural, marcando a primeira expansão da malha no Estado.
1937	<ul style="list-style-type: none"> • Criado o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, que a partir de 1940 assumiu a responsabilidade direta pela construção de estradas no País.
1940	<ul style="list-style-type: none"> • Inaugurada a Estrada do Cerne, em setembro de 1940. Iniciada na década de 1930, principal obra desse período tendo saibro como pavimento, a <u>Estrada do Cerne, atual PR-090</u>, foi considerada na época como "a maior rodovia que se construiu no Paraná em todos os tempos". Até meados de 1960 foi um importante corredor de escoamento da produção do norte do Estado rumo ao Porto de Paranaguá.
1941	<ul style="list-style-type: none"> • Construção da Ponte sobre o Rio Tibagi, em Jataizinho
1944 - 1945	<ul style="list-style-type: none"> • Aprovado o Plano Rodoviário Nacional que visava a construção de várias rodovias federais na tentativa de integrar boa parte do território nacional. Esse Plano instituiu a classificação das estradas de rodagem e fixou as normas e especificações técnicas que caracterizam as estradas, segundo a classificação a que se subordinam. (Decreto 15.093 de 20/03/1944). • O governo federal cria o Fundo Rodoviário Nacional – FRN, advindo de impostos sobre a comercialização de combustíveis e lubrificantes, com o propósito de formar uma fonte exclusiva de financiamento das obras rodoviárias no País. • Início da construção da estrada que liga Tibagi-Ortigueira e Apucarana-Ortigueira.
18/12/1946	<ul style="list-style-type: none"> • Criação do DER (<u>Decreto-Lei 547 de 18/12/1946</u>), anteriormente vinculado à Secretaria de Viação e Obras Públicas.
1947 - 1948	<ul style="list-style-type: none"> • Criação e inauguração do 6º DR-Jacarezinho, o mais antigo Distrito Rodoviário do DER.
1951	<ul style="list-style-type: none"> • Aberta ao tráfego o estágio inicial da obra de construção do trecho Tibagi-Ortigueira-Apucarana, precursora da <u>BR-376, Rodovia do Café</u>. • Aprovado o Plano Geral de Viação Nacional (PGNV). Especificava que as rodovias passariam a assumir a função pioneira, outrora exclusiva das estradas de ferro, e que o desenvolvimento da rede ferroviária seria, em grande parte, substituído por estradas de rodagem. <p>Através desse Plano, foi adotado o prefixo BR, da palavra Brasil, para caracterizar as estradas federais.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Decreto 2188 – 19/07/1951 – aprova o Plano Rodoviário do Paraná, elaborado pelo DER, que delineava através dos projetados troncos T-4 e T-5, as diretrizes gerais que se converteriam nos trechos básicos que integram a Rodovia do Café. A partir desse plano rodoviário, começaram a ser elaborados planos quinquenais que estabeleciam as obras prioritárias a serem executadas no período.

	<ul style="list-style-type: none"> A década de 1950 representou um grande avanço para o transporte rodoviário brasileiro. A indústria automobilística estava em plena expansão e o preço dos combustíveis derivados de petróleo, era baixo. Neste época, o Paraná inicia sua integração através do grande volume de obras rodoviárias feitas com recursos do FRN.
1952	<ul style="list-style-type: none"> Reorganização do DER como pessoa jurídica, ganhando autonomia administrativa-financeira, através da Lei 1052 de 20/11/1952. É iniciada a primeira pavimentação asfáltica no trecho al da <u>rodovia BR-369</u> ligando Apucarana-Londrina e Londrina-Santa Mariana-Ourinhos (SP), num total de 212 km.
1958 - 1961	<ul style="list-style-type: none"> Idealização, projeto e início da execução da obra de construção do <u>edifício-sede do DER</u>. A partir de 1958, o edifício-sede do DER começa a tomar forma, ocupando o local onde eram as instalações do pátio de "lavagem de viaturas" da Secretaria de Viação e Obras Públicas, na Av. Iguaçu, utilizando-se para tanto de recursos próprios existentes, pessoal, serviços técnicos, ferramentas e materiais próprios, produtos industrializados confeccionados pelas oficinas do órgão que possuíssem condições de manufatura. O prédio foi erguido com recursos limitados, e em 1965 (<i>vide quadro abaixo</i>) funcionários e diretoria, usando o elevador de obras num prédio ainda em construção e parcialmente sem janelas, assumem a sede-própria da Av. Iguaçu, fruto de seus esforços pessoais. Construção da Estrada do Colono. O caminho que hoje se chama de Estrada do Colono foi aberto pelo governo do Paraná na década de 1950. A intenção era favorecer a colonização do oeste do Estado. Inicialmente ligava a estrada Foz do Iguaçu-Guarapuava, que acompanhava o limite norte do Parque Nacional do Iguaçu, até a margem do rio. Só alguns anos depois foi aberto o trecho que continuava a partir do rio Iguaçu e chegava até Capanema. Em 1986, o trecho foi interditado por uma ação do Ministério Público Federal. Permaneceu fechada durante mais de 10 anos, tendo sido invadida e reaberta à força em 1996 e 1997. A estrada foi fechada no dia 13/06/2001, cumprindo ordem judicial do Tribunal Regional Federal da 4ª Região, em Porto Alegre (RS), que determina o seu fechamento definitivo.
1959 - 1960	<ul style="list-style-type: none"> Implantado o serviço de <i>Ferry-Boat</i> para a travessia da baía de Guaratuba. De 1966 a 1981 entraram em operação 4 <i>ferry-boats</i>, e depois mais 2 barcos. Em 25 de outubro de 1996, o sistema passou a ser realizado através de empresa concessionária. Na década de 1960, outro grande fator indutor do desenvolvimento, foi o Fundo de Desenvolvimento Econômico – FDE, criado pelo governo do Paraná. Esses recursos eram formados através de empréstimo compulsório sobre a base tributária estadual.
Década de 1960 (1ª metade)	<ul style="list-style-type: none"> Implantação da Seção de Paisagismo e Meio Ambiente no DER/PR, evidenciando a preocupação do órgão com a ecologia.
1963	<ul style="list-style-type: none"> Entregue ao tráfego a pavimentação asfáltica do trecho estadual da BR-369, Rodovia dos Cereais, ligando Maringá-Ourinhos (SP) e Uraí-Cornélio Procopio, que em seu total abrangia uma faixa de 20 municípios, além das regiões situadas na zona de influência, e servia para escoar a imensa produção agrícola do Estado
1965	<ul style="list-style-type: none"> 30/01/1965 - Inaugurado o edifício-sede do DER, batizado com o nome de Edifício Oswaldo Pacheco de Lacerda em homenagem ao primeiro Diretor-Geral do órgão, transferindo-se definitivamente do Edifício Moreira Garcês para a atual sede da Av. Iguaçu. 25/07/1965 - Inauguração do trecho estadual da BR-376, Rodovia do Café, que liga Ponta Grossa-Apucarana, considerada a grande integradora

	das regiões do Estado, uma vez que a safra agrícola do norte do Paraná poderia ser transportada pela moderna rodovia, em detrimento da sinuosa Estrada do Cerne, para escoamento no Porto de Paranaguá, tornando-se independente do eixo norte-sul via Porto de Santos, em SP.
1966	<ul style="list-style-type: none"> • Aberta ao tráfego a PR-407, Estrada das Praias, totalmente asfaltada entre a <u>BR-277</u> e o Porto de Passagem (atual Caiobá), no terminal do <i>Ferry-Boat</i>. • A partir desse período, a política de investimentos em rodovias no Paraná, muda de foco. Diminui-se a preocupação com a integração do Estado (após a inauguração da Rodovia do Café – <i>vide quadro acima</i>), e as grandes obras estruturantes – os chamados eixos troncais – dão lugar à implantação de rodovias alimentadoras, envolvendo ligações rodoviárias de regiões próximas entre municípios e destes às principais rodovias estruturais de integração do Estado.
1968	<ul style="list-style-type: none"> • Inauguração oficial do trecho estadual da <u>BR-476, Rodovia do Xisto</u>, (antiga PR-5) que liga Curitiba-Lapa-São Mateus do Sul, iniciada em 1962 através de convênio realizado entre o DER e a Petrobrás.
1969	<ul style="list-style-type: none"> • Inaugurado em março de 1969 o trecho estadual da <u>BR-277</u>, a "Grande Estrada", ligando Ponta Grossa-Guarapuava-Foz do Iguaçu. Os trabalhos de abertura da estrada pelo DER, foram iniciados em 1958. A BR-277 corta o Paraná no sentido leste-oeste, ao longo do lo 25°30', ligando o Porto de Paranaguá a Curitiba, Ponta Grossa, Guarapuava, Laranjeiras do Sul, Cascavel, Foz do Iguaçu. A rodovia é parte integrante da Rodovia Transversal Panamericana que de ma, capital do Peru, atinge Paranaguá (PR) no oceano Atlântico, após atravessar a Bolívia e o Paraguai. • O Recanto dos Papagaios, nome oficial Recanto Monteiro Tourinho, construído e inaugurado em 1969, está instalado em uma área arborizada de aproximadamente 15.000 m², às margens da Rodovia BR-277, na divisa entre os municípios de Palmeira e Balsa Nova. Possui dentre outras opções de lazer, piscina natural represada pelas águas do rio dos Papagaios, atendendo a demanda de modo a preservar a qualidade e conservação ambiental. Com essa obra, o DER marca o início da construção de várias áreas de lazer ao longo de rodovias.
1969 - 1971	<ul style="list-style-type: none"> • Execução da PR-151, trecho Ponta Grossa-Itararé (ligação asfáltica do Norte Pioneiro à capital, via Ponta Grossa). • Construção do trecho estadual da BR-373, Três Pinheiros-Pato Branco, ligação asfáltica do Sudoeste a partir da BR-277 (atual entroncamento BR-277 até Pato Branco).
1973	<ul style="list-style-type: none"> • Inaugurada a <u>Rodovia PR-412, Guaratuba-Garuva</u>, em agosto de 1973. A estrada foi construída no início dos anos de 1970, implantada provavelmente nos anos de 1950, com seixos rolados de uma jazida a céu aberto, sem gerar qualquer problema ambiental por se tratar de rio extinto.
1975 - 1978	<p>Execução do Plano de Rodovias Vicinais:</p> <ul style="list-style-type: none"> • PR-280, trecho Palmas-Pato Branco • BR-277, trecho estadual Irati-Relógio • PR-092, trecho Jaguariaíva-Wenceslau Brás-até entroncamento com a BR-153 • PR-180, trecho Cruzeiro do Oeste-Goioerê-IV Centenário • PR-466, trecho Guarapuava-Pitanga
1982 - 1983	Execução de Contratos de Restauração de Grande Porte:

	<ul style="list-style-type: none"> • PR-239, trecho Roncador-Nova Cantu • PR-447, trecho União da Vitória-Cruz Machado • PR-151, trecho Ponta Grossa-Jaguariaíva • Duplicação da PR-151, trecho Ponta Grossa-Castro • PR-180, trecho Marmeleiro-div. Santa Catarina
1983 - 1984	<ul style="list-style-type: none"> • Recuperação e construção de 10.000 m. de novas pontes destruídas pelas enchentes de 1983 que atingiram principalmente a bacia do Rio Iguaçu.
1984 - 1985	<ul style="list-style-type: none"> • Ligação da PR-495, trecho Mal. Cândido Rondon-Guaíra.
1986	<ul style="list-style-type: none"> • Inaugurada a nova pista da BR-376, Rodovia do Café, a duplicação do trecho Spréa - Ponta Grossa, com uma extensão de 66,7 km.
1987	<ul style="list-style-type: none"> • 19/12/1987 – Abertura oficial da <u>Rodovia PR-508, Alexandra-Matinhos</u>, com 30,50 km de extensão, encurtando distâncias da BR-277 com a orla marítima, entre Matinhos, Caiobá e Guaratuba à Curitiba e, inclusive Paranaguá.
1988	<ul style="list-style-type: none"> • Pavimentação asfáltica da PR-090, Estrada do Cerne, trecho Piraí do Sul-São Jerônimo da Serra.
1988 - 1996	<ul style="list-style-type: none"> • Duplicação da BR-376 Divisa PR/SC, com 74,4 km de extensão. As obras iniciaram-se em 1988 com recursos através de convênio do governo federal e estadual, foram concluídas em 1996 com recursos próprios do governo estadual, e dividida em 2 lotes: • lote 1 – de 1988 a 1995 com 34 km de extensão de São José dos Pinhais até o km. 48 no município de Tijucas do Sul • lote 2 – de 1988 a 1996 com 40,4 km de extensão do município de Tijucas do Sul (PR) até a divisa PR/SC.
Década de 1990 (1ª metade)	<ul style="list-style-type: none"> • Início do levantamento dos processos de erosão viária e a consequente proposição dos Planos de Recuperação de Áreas Degradadas, levando-se em conta a importância ecológica, estética e econômica da recuperação dessas áreas circundantes às rodovias. A proteção vegetal é o complemento que garante estabilidade a uma obra rodoviária.
Década de 1990 (2ª metade)	<ul style="list-style-type: none"> • Duplicação do Contorno Sul e início da implantação do Contorno Leste de Curitiba, através de convênio federal. • Investimentos na BR-116, trecho entre a divisa do Estado do Paraná e a cidade de Curitiba. • Pavimentação de trechos da <u>BR-476</u> entre Bocaiúva do Sul e Adrianópolis no vale da Ribeira.
1997	<ul style="list-style-type: none"> • Inauguração da Ponte de Guaíra sobre o Rio Paraná – denominação oficial de Ponte Ayrton Senna - ligando Guaíra (PR) a Mundo Novo (MS), maior ponte fluvial do Brasil, com 3.598,6 metros de extensão e mais 400 metros de aterro, sendo um prolongamento da rodovia BR-163. O DER promoveu a indenização aos pescadores durante o período em que estiveram impedidos de exercer suas atividades. Essa medida foi adotada em virtude da realização do desmonte subaquático de rochas, visando garantir a navegabilidade do rio sob a ponte - medida compensatória prevista no EIA/RIMA (Estudos de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental).
1997	<ul style="list-style-type: none"> • Implantação do programa de Concessão Rodoviária (Lei Federal 9.277 de 10/05/1996) e criação do Anel Rodoviário, composto pelos principais eixos rodoviários do Estado. São concedidos mais de 2.000 quilômetros de rodovias à iniciativa privada com a consequente cobrança de pedágios. As rodovias que compõem o Anel de Integração passam a ser pedagia-

	<p>das, sendo e referido Anel dividido em 6 lotes que incluem 1.700 km de estradas federais e 335 km de estradas estaduais, essas com cobrança de pedágio, além de mais 300 km de rodovias de acesso não pedagiadas, cuja manutenção deveria ser mantida pelas concessionárias. O Anel Viário reestrutura o traçado rodoviário ao longo de 2.035 km e forma um polígono geométrico interligando Curitiba, Ponta Grossa, Guarapuava, Cascavel, Foz do Iguaçu, Campo Mourão, Maringá, Paranavaí, Londrina e Paranaguá. As obras foram iniciadas em novembro de 1997 e concluídas em maio de 1998. O prazo contratual das concessões foi estabelecido em 24 anos só terminando no ano de 2021, e ao fim deste intervalo as rodovias serão revertidas ao setor público com as benfeitorias realizadas durante esse período.</p>
2002	<ul style="list-style-type: none"> • Inauguração do complexo de <u>Pontes de Porto Camargo sobre o rio Paraná</u>. São 5 pontes e aterros com 16,19 km de extensão, que transpõem o rio Paraná, ligando Icaraíma, no Noroeste do Paraná, a Naviraí, no Mato Grosso do Sul, sendo 2,92 km de pontes e 13,26 km de acessos às mesmas. • 1º fase da obra: 02/1988 à 07/1990 (a obra foi paralisada em julho/1990). • 2º fase da obra: foram introduzidas obras complementares, dentre elas uma quinta ponte, de 120 metros, sobre a Lagoa do Jacaré. • Reinício dos serviços em 1996 e inauguração em 14/03/2002. A obra é considerada o maior empreendimento fluvial da América Latina. Todo o projeto levou em conta a preocupação com a preservação do meio ambiente.
2003 - 2010	<ul style="list-style-type: none"> • Patrulhas Rodoviárias – as Patrulhas Rodoviárias do DER, em parceria com as prefeituras, têm como meta, recuperar vias rurais em diversos municípios do Paraná. Elas atuam na melhoria das estradas rurais municipais, utilizadas diariamente pela população para transporte da produção agrícola e em busca de serviços educacionais e de saúde nos centros urbanos; • Programa Estradas da Liberdade – estabelecidas em rotas, oferece alternativas de rodovias que servem de opção às estradas pedagiadas, criando novos corredores para escoamento da produção do Estado. As principais rotas interligam Curitiba (via Estrada do Cerne) ao Norte do Paraná, Paranavaí a Londrina e Maringá a Foz do Iguaçu; • 2007: anunciada a segunda etapa de concessão de rodovias federais à iniciativa privada – Rodovia BR-116 / SP/PR/SC nos trechos entre São Paulo e Curitiba e entre Curitiba e a Divisa SC/RS, além da BR-116/376/PR e BR-101/SC no trecho entre Curitiba e Florianópolis; • Recuperação de 8 mil km de rodovias; • Duplicação da BR-467, ligando Cascavel-Toledo, inclusive o perímetro urbano de Cascavel; • Pavimentação da PR-092, trecho Rio Branco do Sul-Cerro Azul; • Trabalhos de construção e complementação da pavimentação asfáltica do Contorno Norte de Curitiba; • Duplicação da PR-323 perímetro urbano de Paçandu; • Acessos à ponte sobre o Rio Ivaí na PR-576, trecho Tapira-Santa Mônica; • Duplicação da PR-545, Carlos Strass, em Londrina; • Pavimentação asfáltica da PR-459, trecho Mangueirinha-Foz do Jordão-Reserva do Iguaçu ; • Pavimentação asfáltica da PR-090, Estrada do Cerne, trecho Campo Magro-entroncamento com a PR-340 (Castrolanda), numa extensão de 130 km.; • Inauguração da Av. Paraná em Guaratuba, no litoral do Estado, na PR-412 trecho Ferry-Boat - Av. Paraná - Balneário Coroados, numa extensão de 9.080 km. Pavimentação da PR-151, trecho São Mateus do Sul-Três

	<p>Barras (SC);</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pavimentação da PR-151, trecho São Mateus do Sul-Três Barras (SC) • Construção do contorno de Francisco Beltrão; Pavimentação do acesso a Diamante do Sul; • Pavimentação da PRC-163, trecho Toledo-Quatro Pontes; • Pavimentação da PR-281, trecho Agudos do Sul-Lagoinha; • Pavimentação do acesso a Boa Ventura de São Roque; • O Paraná conta com a mais extensa malha rodoviária da Região Sul, apresentando densidade superior à média da malha desta região, com considerável vantagem sobre os estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Seu modal rodoviário responde por cerca de 75% de sua matriz de transporte e sua malha rodoviária pavimentada alcança quase que a totalidade de seus 399 municípios ; apenas quatro municípios não têm ligação com rodovias pavimentadas.
2011	<ul style="list-style-type: none"> • Concluídas obras de recuperação da Ponte sobre o Rio Chopim • DER promove reunião com técnicos da extinta SEOP para padronizar procedimentos para obras de edificações civis • Atendimento emergencial ao Litoral do Estado • Concluídas obras de prolongamento Av. Julio Assis Cavalheiro, em Francisco Beltrão • Concluídas obras de acesso para a Ponte sobre o Rio Chopim na PR-459 • Entregue ao tráfego a trincheira de Cambé • Contrato do Plano Diretor do Transporte Coletivo • Convênio com Prefeitura de Cascavel para restauração da pista do aeroporto • Autorizadas obras na PR-588 (acesso à Santa Casa de Campo Mourão) • Construção de vias marginais em Entre Rios • Início de recuperação da PR-092 (Jaguariaíva - Wenceslau Braz) e PR-423 (Araucária – Campo Largo) • Leilão de veículos em Curitiba e interior • Concluída trincheira da Av. Maripá em Toledo • Lançamento das obras do Viaduto Jamille Dequech – Londrina – PR-445 • Anunciadas as obras no Anel de Integração (duplicação Matelândia-Medianeira – BR-277) • Contorno de Mandaguari (BR-364) • Contorno de Campo Largo (BR-277) • Inauguração de pontes (PR-804) - Rio Sagrado I - Rio Sagrado II • Anunciado investimento para estradas pavimentadas no Programa Estadual de Recuperação e Conservação de Estradas Pavimentadas (PERC) • Anunciada a duplicação das PR 323 e 445 nas regiões de Maringá e Londrina • Programa Estadual de Recuperação e Conservação de Estradas Pavimentadas (PERC), e investimentos em consultoria, segurança e sinalização rodoviária, administração direta, projetos, programa de pontos críticos, programa de recuperação de pontes, programa de obras, obras emergenciais no Litoral, obras diversas e Patrulha Rodoviária • Inaugurada a ponte do Rio Ribeira – PR-092 • Inaugurado asfalto da Rodovia Municipal José Tibério em Lupionópolis-4,4 km • Investimentos em obras de construção, conservação e recuperação de rodovias estaduais , implantação, restauração e manutenção.
2012	<ul style="list-style-type: none"> • Anunciada contratação de projeto para pavimentação do acesso a Coronel Domingos Soares • Autorizado projeto para duplicação da PR-506. • Concluída nova ponte sobre Rio Ribeira, no município de Cerro Azul. • Início das obras de duplicação da BR-369 entre Jandaia do Sul e Apuca-

	<p>rana</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inspeccionada a obra de duplicação no Contorno de Campo Largo – BR-277 • Investimentos no Anel de Integração duplicação dos trechos Medianeira-Matelândia, Jandaia do Sul-Apucarana, Contorno de Mandaguari, Contorno de Campo Largo, e alça de acesso à PR-407
2013	<ul style="list-style-type: none"> • Conclusão das obras de recuperação de 20 quilômetros da PR- 082, entre o município de Douradinha e o distrito de Santa Felicidade, em Tapira, no Noroeste do Estado. • PR 592 – recuperação da rodovia próximo à Usina Governador José Richa, no Sudoeste do Estado. • Contratação de obras para a recuperação em trechos de estradas na região de Colorado e Itaguajé, no Noroeste do Estado, entre os quilômetros 50 e 68 da PR-542, e a construção de uma ponte de 45 metros na altura do quilômetro 616 da PR-340. As obras atendem as cidades de Itaguajé, Lupionópolis, Colorado, Cafeara, Santa Inês e Santo Inácio. • Autorizada elaboração do projeto de engenharia para pavimentar 47 quilômetros da PR-239, entre Pitanga e Mato Rico, na região Central do Paraná. A estrada foi estadualizada para a execução da obra. • Autorizada a contratação de estudos de engenharia e impacto ambiental para a pavimentação de rodovias de acesso aos municípios de Guaraqueçaba (Litoral), Coronel Domingo Soares (Oeste) e Doutor Ulisses (Vale do Ribeira), e abertura de licitação para obras de recape asfáltico em Mato Rico. • Recuperação de mais de 62 quilômetros de rodovias do Norte Pioneiro, na PR-431 entre Ribeirão Claro e Jacarezinho, e na PR-439 em Santo Antônio da Platina. • Reconstrução da ponte na PR-151, entre Carlópolis e Ribeirão Claro, no Norte Pioneiro e recuperação de trechos na mesma rodovia. • Restauro da rodovia PR-090, entre Assaí e Santa Cecília do Pavão. • Finalização de outros 66 serviços de conservação e recuperação em 38 rodovias estaduais, localizadas na região Noroeste do Estado, serviços foram realizados em uma extensão de mais de 1.100 quilômetros. • Conclusão das obras de recuperação de 830 quilômetros de rodovias na região dos Campos Gerais, em 15 rodovias estaduais. • Conservação da PR-158, no trecho entre Vitorino e São Lourenço do Oeste, divisa com o estado de Santa Catarina. • Recuperação e conservação de 36 quilômetros da PR-471 entre Salto do Lontra e Enéas Marques, no Sudoeste do Estado, obra que faz parte do Programa Estadual de Recuperação e Conservação de Estradas (PERC). • Recuperação de 27 quilômetros das PR-459 e PR- 449, que ligam os municípios de Mangueirinha (Sudoeste) e Palmas (Leste). • Duplicação da PR-445, trecho Londrina-Cambé. • Duplicação da PR-323, trecho Maringá-Paiçandu. • Construção do Trevo do Cedro no trecho Maringá-Paiçandu, intersecção PR-323 trecho Umuarama-Iporã. • Pavimentação dos acostamentos na PR-340 entroncamento da PR-151 trecho Castro-Castrolanda.

ANEXO 04 – RELAÇÃO DE EMPRESAS_ DADOS

Lote	CONCESSIONÁRIA	ENDEREÇO	CIDADE	CEP	FONE	E-MAIL
1	Empresa Conc.de Rodovias do Norte S/A-ECONORTE	Rua Seimu Oguido,242	Londrina	86.075-140	(43) 3377-1551	diretoria@econorte.com.br
	Diretor Presidente	Hélio Ogama			(43) 3377-1551	diretoria@econorte.com.br
	Gerente Administrativo	Neliton Goes			(43) 3377-1551	diretoria@econorte.com.br
	Gerente de Engenharia e Projetos	Dilson A.Pelisson			(43) 3377-1551	diretoria@econorte.com.br
	Gerente de Operações	Marco Beme			(43) 3377-1551	diretoria@econorte.com.br

Lote	CONCESSIONÁRIA	ENDEREÇO	CIDADE	CEP	FONE	E-MAIL
2	Empresa Conc. Rodovias Integradas do Paraná S.A-VIAPAR	Rod.PR.317 Km-106	Maringá	87.065-005	(44) 3033-8000	diretoria@viapar.com.br
	Diretor Presidente	Marcelo Stachow Machado da Silva			(44) 3033-8000	diretoria@viapar.com.br
	Gerente de Operações	Luciano Ricardo de Oliveira Mendes			(44) 3033-8000	diretoria@viapar.com.br
	Gerente Engenharia	Jackson Seleme			(44) 3033-8000	diretoria@viapar.com.br
	Gerente Administrativo Financeiro	Eugenio Nogueira Camargos			(44) 3033-8000	diretoria@viapar.com.br

Lote	CONCESSIONÁRIA	ENDEREÇO	CIDADE	CEP	FONE	E-MAIL
3	Empresa Concessionária Rodovia das Cataratas S.A	BR-277 Km581-Cx Postal 585	Cascavel	85818-580	(45) 3218-2900	rodcacat@rodcacat.com.br
	Diretor Superintendente	João Lucio Donnard			(45) 3218-2900	rodcacat@rodcacat.com.br
	Gerente de Engenharia	Jean Carlo Mezzumo			(45) 3218-2900	rodcacat@rodcacat.com.br
	Coordenador Administrativo	Orli Teixeira			(45) 3218-2900	rodcacat@rodcacat.com.br
	Gerente de Atendimento ao Usuário	Cleyton Regis Cezaroto			(45) 3218-2900	rodcacat@rodcacat.com.br

Lote	CONCESSIONÁRIA	ENDEREÇO	CIDADE	CEP	FONE	E-MAIL
4	Empresa Concessionária Caminhos do Paraná S.A	R.Luiz F.Gomes nº 120-Centro	Irati	84.500.000	(42) 3421-2330	diretoria@caminhosdoparana.com.br
	Diretor Presidente	Rui Giublin			(42) 3421-2330	diretoria@caminhosdoparana.com.br
	Gerente de Operações e Manutenção	Márcio Aguilham Martins			(42) 3421-2330	marciomartins@caminhosdoparana.com.br
	Gerente Administrativo Financeiro	Huxley de Brito Portela			(42) 3421-2330	diretoria@caminhosdoparana.com.br

Lote	CONCESSIONÁRIA	ENDEREÇO	CIDADE	CEP	FONE	E-MAIL
5	Rodonorte Empresa Concessionária de Rodovias Integradas S.A	R.Afonso Pena, 87 Vila Estrela	Ponta Grossa	84040-170	(42) 3220-2900	comunicacao@rodonorte.com.br
	Diretor Presidente	Silvio Rogério Marchiori			0800421500	mauricio@rodonorte.com.br
	Diretor	José Alberto Moraes Moita				www.rodonorte.com.br
	Gestor de Atendimento	Elvio Alves Torres Júnior				puvidoria.rodonorte@grupoccr.com.br
	Gestor Administrativo Financeiro	Eduardo de Toledo Pinheiro				

Lote	CONCESSIONÁRIA	ENDEREÇO	CIDADE	CEP	FONE	E-MAIL
6	Empresa Concessionária ECOVIA Caminho do Mar S.A	BR-277-Km 60,5	Curitiba		(41) 3361-6500	ecovia@ecovia.com.br
	Diretor Presidente	Federico Botto				ecovia@ecovia.com.br
	Gerente de Administração Contratual	José de Lima Palermo Filho				josé.Palermo@ecovia.com.br
	Gerente de Engenharia	Davi Guedes Terna				ecovia@ecovia.com.br
	Gerente de Atendimento ao Usuário	Hélio Nogueira				

ANEXO 06 – REDE DE RODOVIAS CONCESSIONADAS NO ESTADO DO PARANÁ

Mapa das Rodovias Concessionadas no Paraná



Fonte: <http://www.infraestrutura.pr.gov.br/arquivos>

TABELA COM OS PRINCIPAIS TRECHOS DE CONCESSÃO NO PARANÁ

Atualmente estão concedidos à iniciativa privada 2.505,2 km de rodovias, subdivididas em trechos agrupados em seis lotes, conforme quadros apresentados na sequência:

RODOVIAS PRINCIPAIS		
Rodovia	Trecho	Extensão (km)
Lote 1 - ECONORTE		
PR 323	Divisa PR/SP (Porto Charles Nauffal) - Entr. PR 445/545 (Warta)	62,0
PR 445	Entr. BR 369 (Londrina) - Entr. PR 323 (Warta)	14,0
BR 369	Entr. BR 153 (Divisa SP/PR) - Entr. PR 862 (entr. de Contorno Norte de Ibiporã) (A)	158,1
BR 369	Entr. PR 862 (entr. de Contorno Norte de Ibiporã) (B) - Acesso Oeste a Cambé	
BR 153	Ponte Rio Paranapanema - Entr. PR 092	51,6
PR 090	Entr. BR 369 - Trevo de acesso ao Município de Assaí	14,3
PR 862	Contorno Norte de Ibiporã	12,65
Total Lote 01		312,7
Lote 2 - Viapar		
BR 158	Entr. PR 317/465(B) - início do Contorno de Campo Mourão	11,2
BR 158	início do Contorno de Campo Mourão - Entr. BR 369	17,5
BR 369	Entr. BR 158 - final do Contorno de Campo Mourão	3,4
BR 369	final do Contorno de Campo Mourão - Entr. BR 277/467 (Cascavel)	165,5
BR 369	Acesso Oeste a Cambé - Entr. BR 376(B) (Jandaia do Sul)	61,0
PR 444	Entr. BR 369/PR 218 (Arapongas) - Entr. BR 376/PR 448 (Mandaguari)	39,1
BR 376	P/Paranavaí - Entr. BR 369(A)/466(A) (Jandaia do Sul)	114,6
PR 317	Entr. BR 376(B) - Entr. PRT 158(A)/PR 465 (Peabiru)	71,9
Total Lote 02		484,2
Lote 3 - Ecocataratas		
BR 277	Entr. BR 369/467 (Cascavel) - Fronteira Brasil/Paraguai (Ponte da Amizade)	145,8
BR 277	Entr. BR 466 (P/ Guarapuava) - Entr. BR 369/467 (Cascavel)	241,3
Total Lote 03		387,1
Lote 4 - Caminhos do Paraná		
BR 277	Entr. BR 376(B)/PR 428 (São Luís do Purunã) - Entr. BR 466 (P/ Guarapuava)	203,5
BR 373	Entr. BR 376(B) (Caetano) - Entr. BR 277(A)/PR 452 (Relógio)	101,5
BR 476	Fim da pista dupla em Araucária - 500 m após Entr. PR 427 (final taper viaduto sobre PR 427 a executar na Lapa)	43,0
PR 427	Entr. BR 277 (Porto Amazonas) - Entr. BR 476 (Lapa)	40,8
Total Lote 04		388,8
Lote 5 - Rodonorte		
BR 376	Entr. BR 369(B)/466(B) (Apucarana) - Entr. BR 277(A)/PR 428 (São Luís do Purunã)	320,4
BR 376	Acesso: Entr. BR 376 (Contorno Sul) - Entr. BR 369 (Apucarana - acesso leste)	7,0
BR 277	Final do Trecho Municipal - Entr. BR 376(B)/PR 428 (São Luís do Purunã)	46,3
PR 151	Entr. PR 092(B) (Jaguariaíva) - Entr. BR 373	106,0
BR 373	Entr. BR 487(A)/PR 151 (Ponta Grossa) - Entr. BR 376(A) (coincidente com a PR 151)	7,8

Total Lote 05		487,5
Lote 6 - Ecovia		
PR 407	Entr. BR 277 - Entr. PR 412 (Praia de Leste)	19,0
PR 508	Entr. BR 277 (Alexandra) - Entr. PR 412 (Matinhos)	32,0
BR 277	Ponte sobre o Rio Emboguaçu - Entr. BR 116/476 (Curitiba)	84,2
BR 277	Acesso: Entr. BR 277 - P/ Paranaguá	1,5
Total Lote 06		136,7
Rodovias Principais - TOTAL GERAL		2.197,0
Fonte: DER/PR		

Rodovias de Acesso		
Rodovia	Trecho	Extensão (km)
Lote 1 - ECONORTE		
PR 090	Entr. BR 369 (Ibiporã) - Entr. PR 323 (Sertanópolis)	29,77
Total Lote 01		29,77
Lote 2 - Viapar		
BR 376	Entr. PR 182(A) / PR 569 (Nova Londrina) - Entr. PR 466 (P/ Paranavaí)	70,90
Total Lote 02		70,90
Lote 3 - Ecocataratas		
PR 180	Entr. BR 277 (Cascavel) - Juvinópolis	37,03
PR 874	Santa Terezinha de Itaipú - Terminal Turístico	13,59
PR 474	Entr. BR 277 - Campo Bonito	7,64
PR 590	Entr. Br 277 - Ramilândia	13,58
Total Lote 03		71,84
Lote 4 - Caminhos do Paraná		
PR 438	Entr. BR 277 (Irati) - Teixeira Soares	17,10
Total Lote 04		17,10
Lote 5 - Rodonorte		
PR 092	Entr. PR 151(A) - Entr. PR 151(B) (Jaguariaíva)	7,20
PR 151	Entr. PR 239(A) (Sengés) - Entr. PR 092(A)	33,12
PR 239	Divisa PR/SP (Rio Itararé) - Entr. PR 151 (Sengés)	12,29
PR 813	Entr. BR 376 - Furnas	1,30
PR 340	Ortigueira - Entr. BR 376(A)	1,37
PR 090	Entr. PR 151(B) - Entr. PR 239 (Obs.: parte deste trecho)	25,00
Total Lote 05		80,28
Lote 6 - Ecovia		
PR 804	Entr. BR 277 - Entr. PR 408 (Morretes)	2,60
PR 408	Entr. PR 411 (Morretes) - Entr. BR 277 (Marta)	13,20
PR 408	Entr. PR 340 - Entr. PR 411 (Morretes)	9,60
PR 411	Entr. PR 410 (São João da Graciosa) - Entr. PR 408 (Morretes)	13,00
Total Lote 06		38,40
Rodovias de Acesso (Oferta) - TOTAL GERAL		308,29
Fonte: DER/PR		

ANEXO 07 – LEGISLAÇÃO (LEIS, DECRETOS, RESOLUÇÕES)

DECRETO-LEI Nº 547 Diário Oficial 28/12/1946 - CRIA O DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Fonte: <http://www.der.pr.gov.br/arquivos/File/DecretoLei.pdf>

LEI Nº 1.052 – Diário Oficial 20/11/1952 – DISPÕE SOBRE A REORGANIZAÇÃO DO DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGENS.

Fonte: http://www.der.pr.gov.br/arquivos/File/lei_1052.pdf

REGULAMENTO GERAL DO DER

Decreto de Aprovação – Decreto nº 2.458/2000 - 14 de agosto de 2000

Fonte: <http://www.der.pr.gov.br/arquivos/File/regulamentoder.pdf>

DECRETO DE ALTERAÇÃO – Decreto nº 4.475/2005 - Publicado no Diário Oficial Nº 6933 de 14/03/2005

Fonte:

http://www.der.pr.gov.br/arquivos/File/regulamento_alterado_dec4475_2005.pdf